

dedico questo libro, alla Vita, all'Amore,
alla Morte, ed al mio motore, sempre ubriaco
di benzina e di spazio, che ha squarciati i Silenzi
dell'Infinito coll'urlo rauco dei suoi 250 HP.

Il mio volo

Roma - Totò

Arturo Ferrarin

ARTURO FERRARIN

IL MIO VOLO ROMA-TOKIO

II EDIZIONE

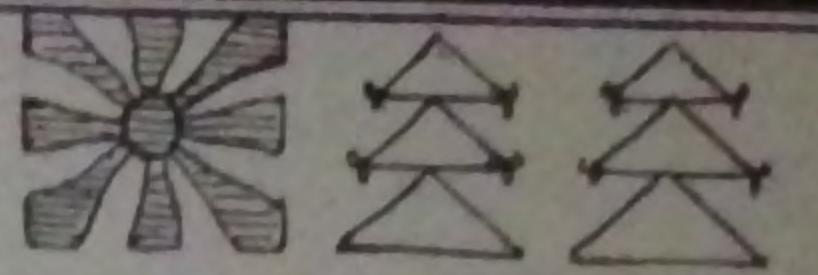
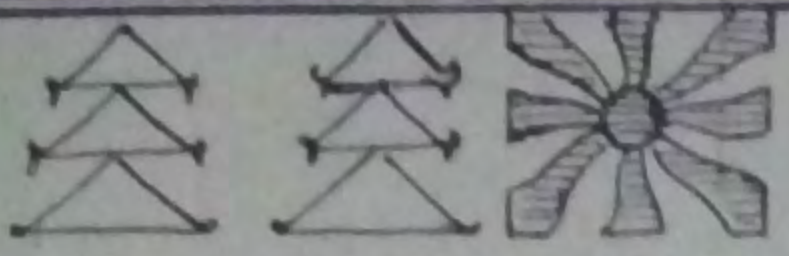
PROPRIETÀ RISERVATA

I diritti di traduzione e di riproduzione, anche parziale, sono riservati
alle Imprese Editoriali A. R. P. - Via Montebello, 19 bis, Torino.

Si riterranno contraffatti tutti i volumi che non porteranno il seguente
bollo e firma.



L'ÉCHO du JAPON



FERRARIN et

son mécanicien Capannini

年 周一

天
二
封
の



MOTEUR : S.P.A. 6 cyl. 220 Hp, 1650 Rev. p.m.
MACHINE: S.V.A. 215 Km p. heure, Poids 730 Kg

par ANSALDO & Co.

世間の曲のし居らばし夕のや来てまほ
アテ十届人で共ありたの下れ田々分の

この毛。ボロカシたんの其品ぞく
は又その田舎で。凡又知云く、叩
形た。堅で戸をうのく論つく叩

ロ
オ
ウ
目
て
己

母の尻で。ハ番たぐ。ニ。土。中

つたの内申で、し手扱衣一ツ口で

DUE LETTERE ED UN TELEGRAMMA

Da Roma, 20 Gennaio 1921.

Al Sig. Avv. MICHELE CARAMELLO

Direttore delle Imprese Editoriali A. R. P.

Via Montebello, 19 bis

TORINO

Caro Nino,

da ogni parte mi giungono sollecitazioni perchè pubblichi il libro del mio viaggio da Roma a Tokio.

Dal momento che tutti dicono: "tu dovresti farne un libro", bisogna credere che sia una cosa molto facile, e così ho deciso.

Ti mando tutti i miei appunti di viaggio, le mie impressioni sui paesi che ho attraversati e sulle cose che ho viste, ti mando il mio album di fotografie che mi è molto caro, dei giornali indiani, siamesi, cinesi e giapponesi, ti mando anche un piccolo Budda d'avorio, del quale ti prego di non domandarmi la provenienza, e che naturalmente non ha nulla a che fare col materiale necessario pel libro.

Ti so appassionato volatore, ricordo un tuo entusiasta articolo su una trasvolata attraverso le Alpi. Sei mio amico e non ti dovrebbe essere difficile riunire in una buona pubblicazione le mie note di volo e qualcuna delle fotografie più interessanti.

Non so se fra l'uno e l'altro dei miei fogli ci sia quel legame e quella continuità necessaria ad un libro, perchè sono frasi staccate, gridi dei sensi e dell'anima, che avevo scritti per me, e che non avevo mai pensato di dare alle stampe; ad ogni modo, lega, inquadra, con quell'amore al volo e con quella fede nel bello, nel forte e nella vita che ti conosco.

Ho scritto a mio fratello Ferruccio perchè t'aiuti in questo lavoro. Egli conosce dalla mia voce molti episodi del mio volo e mi comprende fraternamente. Potrete lavorare molto bene insieme.

Ti abbraccio

ARTURO.

Da Torino, 12 Gennaio 1921.

Al Tenente Aviatore Comm. ARTURO FERRARIN

Hôtel Regina

ROMA

Caro Arturo,

ho ricevuto la tua, e non ti dico che mi abbia commosso, perchè è una frase che non uso mai.

Ho sfogliato i tuoi fogli, ho guardato le fotografie, ho letto i giornali indiani, siamesi, cinesi e giapponesi, ed ho messo il Budda d'avorio sul mio scrittoio.

C'è tutto il libro.

Se ti sei rivolto a me, perchè un giorno (forse attraverso una mia frase, forse sul campo di Mirafiori, quando ti ho afferrato alle braccia e t'ho detto: "Moro, non c'è un posto per me sul tuo apparecchio, anche piccolo, m'aggrappo alle ali per venirci, se tu vuoi!",) hai capito che io amavo la vita, hai fatto bene, perchè c'è tutto un canto di vita e di passione in questi fogli, scritti con la mano stanca dal volo.

Che importa se tra l'uno e l'altro talvolta manca la continuità cronologica, che importa se non sempre vi è la data e l'ora della partenza e dell'arrivo, se le feste ufficiali sembrano burle da operetta in confronto alle grandiosità del volo, se tu non ricordi gli uomini che hai visti perchè li hai trovati inferiori alle cose, quando un soffio di passione, la tragedia di un'anima, tragedia meravigliosa e nuova perchè si svolge da sola, da un volo all'altro, da un deserto all'altro, anima e lega tutti questi piccoli fogli che ho qui sparsi sul tavolo?

Il tuo libro, così com'è, è già fatto, inquadrato.

La collaborazione di Ferruccio, che t'è stato più vicino di me in questi giorni, e che ti ama più che un fratello, è assolutamente necessaria; anche perchè, da solo, mi sarebbe sembrata una profanazione penetrare la tua anima attraverso questi racconti di volo.

Il libro uscirà.

Sarà bello.

Ne cureremo l'edizione Ferruccio ed io.

Ti ringrazio.

Quando potrai posare per qualche tempo le tue valigie, quando non dovrai più tener conferenze attraverso l'Europa, quando gli amici avranno finito di disputarti fra di loro, quando le donne non ti ammireranno più così passionalmente, quando dopo il peso della gloria sarà la dolcezza del ricordo, vieni qualche giorno a Torino, che Ferruccio ed io abbiamo tante cose da dirti.

Caramente.

NINO.

Da Torino, 12 Gennaio 1921.

ARTURO FERRARIN

Hôtel Regina

ROMA

Ricevuta tua lettera. Parlato a Caramello. Siamo entusiasti. Grazie.

FERRUCCIO.

IL MIO VOLO ROMA-TOKIO

L'INOTTO

Mattino del 14 febbraio, 1920. Ore 11. Campo d'aviazione di Centocelle presso Roma.

Intorno: l'ultima foschia del mattino dirada lentamente. Qualche grossa nuvola bianca passa dinanzi al sole. Le tele bianche degli hangars sono cupe, senza riflessi, e sbattono contro i travi di sostegno con un rumore stanco.

Sotto quella luce opaca di bufera, anche gli apparecchi, fuori sul campo, sono tozzi e pesanti: sembrano robuste macchine fatte per correre rapidamente sul terreno, e reggere sulle ali quest'aria densa di bufera.

I motoristi guardano in aria, fiutando il vento, come fanno i marinai all'avvicinarsi della tempesta.

Eppure non c'è quasi vento a terra, poichè le pale dell'areometro girano lentamente sul tetto della cabina, e la lancetta di precisione segna sul quadrante una velocità costante e minima.

Una leggera ventata di scirocco fa rabbrivire l'apparecchio che vibra, tremando in tutte le giunture, come pel piacere di un folle volo nella bufera.

Il leggero brivido è passato, ha corso pel prato, sfiorati gli hangars, ed è andato a morire sulla strada al limite del campo in un leggero fumo di polvere, che tosto ricade.

Un attimo di silenzio.

È l'attesa.

Chi attende? Che cosa attende?

Non so. Io guardo queste nuvole.

Il mio vecchio istinto di volatore, già raffinato negli aspri voli di guerra, poi nei lunghi voli attraverso l'Europa, mi avverte che la giornata è ottima pel volo, nonostante queste folate di vento improvvise e quelle nuvole in cielo.

.
.
.

Io so perfettamente che quelle grosse nuvole bianche, che sostano alle volte giornate intere nello stesso angolo di cielo o s'alzano al mattino col sole e lo seguono lentamente tutto il giorno per morire fedelmente al tramonto, dilaniate dagli ultimi raggi, nello splendore del loro amante di un giorno, non sono nuvole pericolose anche se proiettano sulla terra una fosca ombra di tempesta.

Minacciano invano. Intorno a loro non v'è vento e stanno oltre i mille metri dal suolo. Sono buone nuvole.

Ma quei grossi cirri bordati di nero e di viola, che s'affacciano all'orizzonte con forme a cuneo, od in lunghe catene, preceduti sovente da una piccola nuvola d'avanguardia, sono pieni di correnti impetuose e contorte e coprono il cielo in densi banchi, che si stendono dai duemila ai cinquecento metri di altezza.

E quelle altre, stracciate e sparse pel cielo, anche se da terra sembrano immobili, sono portate da correnti rapidissime e costanti.

Convieni tuffarsi per sfuggire la corrente, volando a bassa quota.

Romantiche nuvole, io vi amo!

Io vi amo con l'animo interessato del volatore, che ben vi conosce, cui avete sovente segnalato i misteriosi pericoli dell'azzurro.

Ma io vi amo anche dolcemente d'affetto, come un uomo tante volte naufrago, senza rotta, che v'ha avute uniche compagne in un meraviglioso viaggio, del quale, vorrebbe ora, per orgoglio e per amore, parlare agli altri uomini.

.
.

Un altro colpo di vento sfiora l'apparecchio che ne trema.

Io lo guardo.

Stamane con Capannini, il mio motorista, gli ho riverniciata la tela delle ali, per renderla resistente alle intemperie, ed ora luccica come un vecchio mobile rimesso a nuovo.

Poichè è un mobile usato, per quanto di ultimo modello: S.V.A. - 215 Km. p. ora - Peso 730 Kg. - Motore: S.P.A. - 6 cilindri - 220 HP. - 1650 giri per minuto.

Il corpo è tozzo ed agile, affusolato di sotto come il ventre di un pesce. Sottile l'attaccatura della coda che è nervosa e breve. L'ala è leggera, robusta e corta. Attraverso la trasparenza della seta, si intuisce la trama dei suoi nervi d'acciaio.

La testa è forte e diritta.

È la macchina più potente che ci sia, eppure è fine e delicata come una creazione della natura.

Poichè in essa vi è qualche cosa di animale e violento, a terra, per la linea arcuata del suo dorso, pei suoi fianchi magri, pei suoi muscoli forti, segnati potentemente in rilievo, lo SVA sembra un levriero pronto allo slancio.

In aria, dopo il primo balzo, ricorda, nella sagoma, il pesce-rondine.

In alto nei cieli, contro il sole, l'ala diventa leggera e trasparente, la linea del corpo si attenua, la piccola coda scompare e prende strane rassomiglianze con la libellula.

Comunque, quello strano animale aveva già volato molto attraverso l'Europa, prima di tentare il gran volo.

M'era stato dato per nuovo, o quasi, a Centocelle; ma nel ripassarlo, i giorni prima, io e Capannini, il meccanico, c'eravamo subito accorti che presentava segni evidenti di aspre lotte coi venti.

Dopo qualche ricerca sui registri del Campo, avevamo scoperto, con un certo stupore, che l'apparecchio sul quale si doveva tentare la gran volata da Roma a Tokio, correva da più di un anno per i campi di aviazione d'Europa, portato vittoriosamente da mio cugino, il tenente Francesco Ferrarin, ed era appunto quello stesso col quale aveva passate le Alpi, in quel giorno che la tempesta precipitò Natale Palli « l'aquila » contro i ghiacciai del Monte Bianco.

Volare con un apparecchio glorioso da Roma a Tokio, doveva essere certamente una grande soddisfazione. Ma avrei preferito volare con un apparecchio nuovo. Il tempo era mancato per provvederne un altro. Il tempo stringeva e bisognava partire in tutti i modi. I due « Caproni » che dovevano slanciarsi con noi verso l'Oriente, erano già partiti da parecchi giorni e la corsa era incominciata.

Provato il motore che batteva bene, stretti i tiranti dei comandi, riverniciate in quella mattina stessa le ali, Capannini mi aveva detto: « pronto »

L'apparecchio è infatti sul campo, pronto per partire. Le grosse nuvole bianche si sono lentamente staccate dal sole.

Un freddo sole di febbraio.

Le sagome bianche degli hangars luccicano come dadi d'argento sul quadrato verde del prato. Sono le undici.

E s'aspettano ancora due cose indispensabili: che arrivi una rappresentanza ufficiale da Roma per dare il « via » ufficiale alla partenza, e che asciughi la vernice fresca con la quale ho rabberciato alla meglio la tela troppo usata del mio apparecchio.

Il tenente Masiero, che tenta il volo con me e che avrò compagno in qualche tappa, risolve la prima questione rompendo una bottiglia di champagne augurale sul radiatore del suo apparecchio.

Resta la seconda: decido di partire con l'ali ancora fresche di vernice.

Un gruppo di persone mi si serra intorno.

Mi vesto lentamente aiutato da molte mani.

Sono pronto.

Già pronto? Eppure mi sembra d'aver indugiato esageratamente nel fare il nodo del cravattone di lana al collo.

Sento intorno a me un'atmosfera strana, ambigua, che mi dà un senso quasi di molestia.

Non so.

Mi sembra di dover fare o dire qualche cosa a me stesso ed a tutta questa gente che m'è attorno. Qualche cosa di vero e che non trovo neanche in me. Ci guardiamo l'un l'altro in viso tra di noi.

Perchè non sento ancora il rombo del mio motore, mentre già l'elica dell'altro apparecchio gira raschiando l'aria? Che cosa vuol dirmi ancora questa gente qui intorno, con questi visi sorridenti?

Non so. Non capisco.

Non c'è entusiasmo, eppure io son pieno di gioia, per questa partenza. Ma è una gioia intima, precisata anche in me, che non potrei comunicare a loro. Ho intorno qualche soldato di manovra, qualche borghese curioso, qualche motorista, l'ufficiale di picchetto. Tutti guardano e nessuno mi dice nulla di vero, cui io possa rispondere francamente.

I motoristi, gente pratica di aviazione, sorridono, con nel fondo degli occhi la diffidenza e la sfiducia.

I borghesi guardano incuriositi, come si guarda per la strada un'automobile che ripiglia la marcia dopo un'accidente.

L'ufficiale di picchetto fa il suo dovere.

Tutti mentono, ne ho la sensazione esatta.

Mentono col loro silenzio, col loro sorriso, colle loro domande oziose.

Ma qual'è la menzogna che si mentisce qui, intorno a me, in questo momento che ha tutta l'aria di essere solenne? Qual'è la cosa che non si dice?

Eppure non sarebbe necessario mentire con me. So perfettamente che è una pazzia, e che ho una probabilità minima di vincere.

Ma io ho un'incognita in mio favore: la mia fortuna.

Non sapete quanto sia grande la mia fortuna! A voi che mi guardate con occhi attoniti, e con un sorriso stampato sulle labbra, a voi potrei dire.....

oh! quante ve ne potrei raccontare!

La mia fortuna è enorme. Sì. Sono un privilegiato; io stringo la sorte della mia vita in pugno, così. Mi sorprendo a sollevare alternativamente le mani, come se sensibilmente in quell'attimo supremo della partenza tentassi bilanciare nel cavo delle mani, la sorte buona e l'avversa.

Sorrido.

Capannini, che mi stava guardando negli occhi, ha capito.

Il motore attacca.

Intorno le stesse faccie liete e diffidenti.

Nel piccolo gruppo che mi circonda, due occhi obliqui mi guardano fissamente e fermamente, senza ammirazione e senza diffidenza, ma naturalmente, come si guarda un fatto interessante, per afferrarne bene tutti i particolari.

È un colonnello giapponese, ed è venuto da Parigi per salutare la nostra partenza.

Mi stringe la mano con una stretta forte, augurandomi buon viaggio.

Ecco un uomo che ci crede, che ha fiducia!

Ma ora m'accorgo che io sorrido nel vedere qualcuno che ha fede nel successo, sorrido come i soldati, come i borghesi, come l'ufficiale di picchetto, come tutti. Sento perfettamente che anch'io ho persa la fiducia. Io non ho più fede, quella fede assoluta che mi aveva entusiasmato fino allora.

Che conta la fede del colonnello giapponese?

È un sentimento, il suo, perchè vado verso la sua patria.

Improvvisamente ho la sensazione violenta di un pensiero nuovo, passato rapidamente.

È un'ebbrezza sensuale dell'anima.

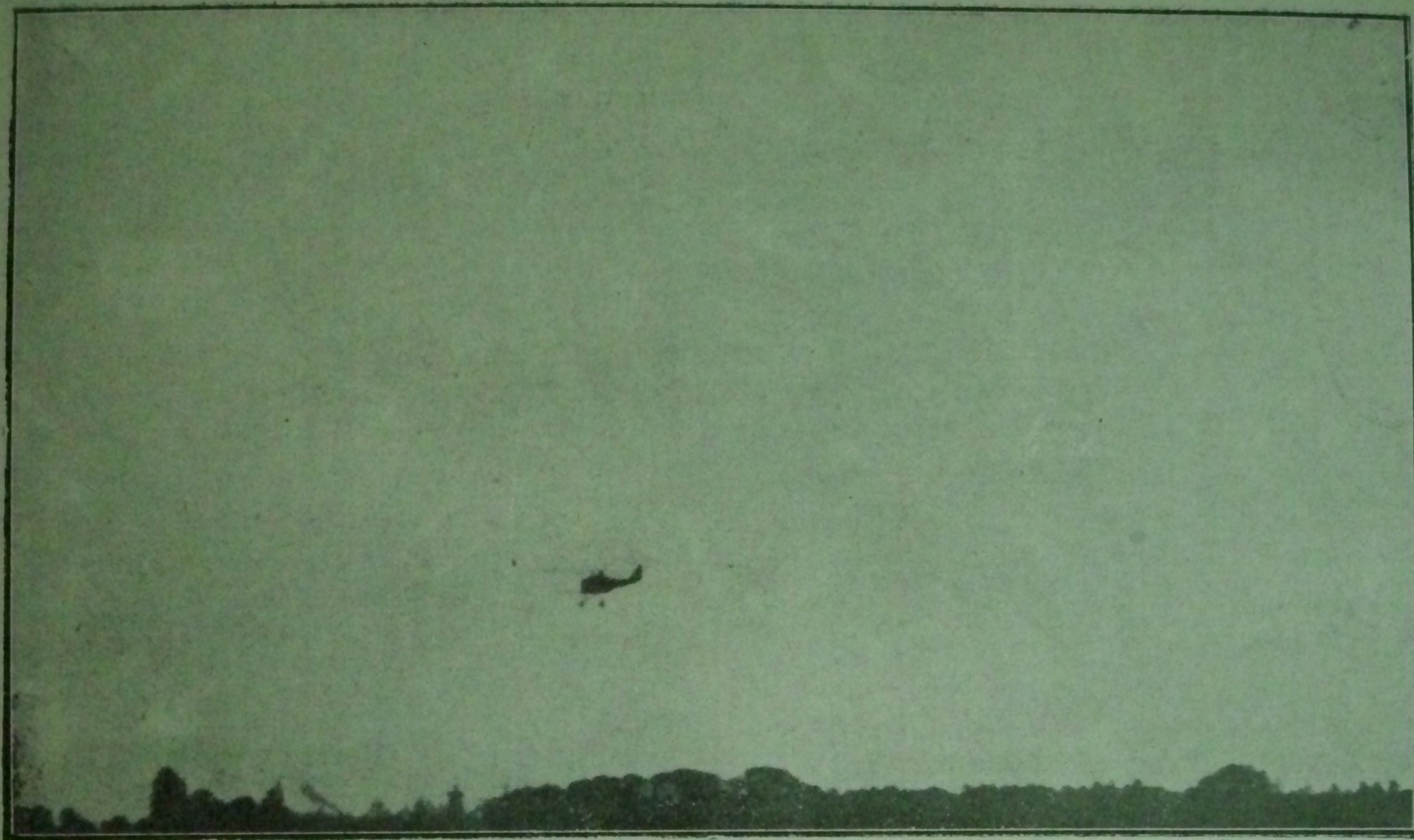
È una gioia breve, intensissima, quasi angosciosa.

Finalmente, io ritrovo e spiego me stesso!

So perchè amo fino al delirio questo volo, perchè questa partenza è avvolta da un'atmosfera misteriosa e strana, a me ignota; perchè ora rapidamente mi vesto, m'arrampico in fusoliera, alzo la mano con un gesto di vittoria per dare il segnale della partenza. Non ho fede.

Non credo di arrivare.

E questa è ebbrezza: io balzo verso l'Ignoto.



Sono già in alto.

Mi sento libero, come se avessi lasciate in terra tante sensazioni disordinate e strane.

Che è stato di sotto?

Com'è nato questo viaggio?

Perchè toccò a me la fortuna di compierlo?

Dove vado?

Sono solo.

L'istinto e la lucida freddezza del pilota calmano rapidamente il mio spirito ancora agitato.

Questa città che si sveste lentamente della nebbia del mattino e che sembra, dall'alto, una bella donna che si svegli in un mucchio di bianchi cuscini, è Roma.

La solita Roma eterna: Castel Sant'Angelo, Monte Mario, il Colosseo, ecc.

Io sono in fusoliera fra le leve di comando. Dinanzi a me è rannicchiato Capannini, il mio motorista. Qui i bagagli, quasi quanti ce ne occorrono per andare dall'Italia al Giappone, le carte, la bussola.

La meta della prima tappa è al di là dell'Adriatico. Dinanzi a me vedo l'apparecchio di Masiero, che punta direttamente verso il Nord.

Non mi pare la rotta migliore, ad ogni modo la seguo, appoggiando il volo leggermente più a Sud. Lascio gli ultimi sobborghi di Roma e gli ultimi romani che vedo per le strade e che a quest'ora si avviano tranquillamente a colazione.

Si tratta, per ora, di fare la prima tappa, tappa piuttosto lunga, attraverso il mare e che può presentare qualche difficoltà.

Vicino a me vola lo SVA di mio cugino, che mi accompagna per un buon tratto di strada.

Poi mi sorpassa, volta e ritorna indietro.

Mi passa accanto fino quasi a sfiorarmi coll'ala, sento la carezza del vento della sua elica, un uomo si sporge dalla fusoliera ed allunga la mano per stringere la mia.

Addio!

CAPANNINI GINO

MOTORISTA - CLASSE 1899

Quel piccolo uomo rannicchiato tra me ed il motore,
è il mio motorista Capannini.

Di lui vedo soltanto la testa e la curva delle spalle
sporgere fra un mucchio di bagagli e di strumenti
d'ogni genere. Sembra un naufrago del cielo aggrappato ai rottami di una nave.

Capannini m'era stato indicato negli ultimi giorni
sul campo di Centocelle e m'era subito piaciuto
perchè gli erano luccicati meravigliosamente gli occhi
alla mia proposta d'accompagnarmi nel viaggio.

In nessuno vidi mai tanto amore per il motore.
Essi vivevano insieme.

Se, mentre volavamo nella orribile atmosfera infuocata e piena di sabbia, lungo il golfo Persico, il motore, invece di bere benzina, avesse bevuto acqua, Capannini avrebbe diviso con lui quelle poche gocce che sognava nel delirio della sete e della febbre. L'ho visto una notte, in un campo sprovvisto di hangars, coprire con la sua coperta il motore, per ripararlo da un'improvvisa nevicata, e poi andarsi a rannicchiare sotto il ventre a dormire fra le ruote. Conosceva il motore alla perfezione.

Sapeva tutte le debolezze di quella macchina poderosa e le compativa. Ne conosceva la voce, le ascoltava attentamente il palpito del cuore appoggiando l'orecchio sui cilindri, la regolava con mano delica-

tissima, accarezzandola affettuosamente, la lustrava con cura nei piccoli dadi invisibili, la nutriva di etere di benzina con attenzione materna.

Io credo che fra di loro si parlassero e si comprendessero.

Ho assistito sovente ai loro dialoghi prima della partenza.

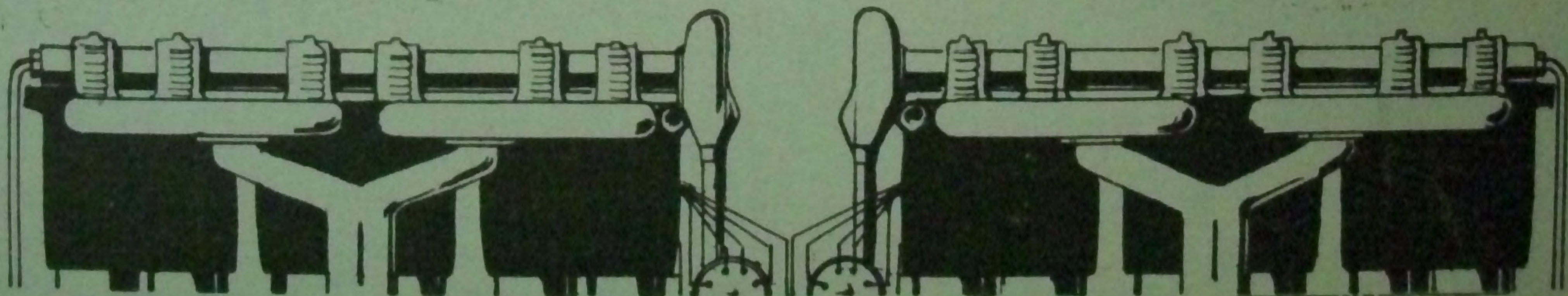
« Picinin! », lo chiamo familiarmente.

Non pesa nulla, non occupa quasi spazio, non si lamenta mai.

È sempre dappertutto dove c'è bisogno di lui.

Alla fine del viaggio era dimagrito ancora, era quasi scomparso, non gli restavano che gli occhi grandi dove luccicava sempre l'entusiasmo e la gioia. È partito da Roma dov'era meccanico; ha attraversato mezzo mondo; ha dormito sulla sabbia del deserto; sulla neve; in Cina, nelle case di carta; ha mangiato per sfamarsi canne da zucchero e, per cortesia, nidi di rondini principeschi; ha fumato l'oppio con le gheise; è stato fatto prigioniero da una tribù selvaggia ed adorato, per qualche ora, come un Dio; ha avuto ricevimenti ufficiali; onori reali; trionfi mai immaginati in occidente, ed ha sempre sorriso.

Ora è tornato a Roma, dove ha ripreso la sua arte di motorista.



UN PRIMO INCIDENTE

.... Decisamente Masiero si tiene troppo al Nord. Sarebbe molto spiacevole sbagliare rotta nella prima tappa.

Se non si riuscisse nemmeno ad uscire dall'Italia? Quante belle risate si farebbero a Roma, pei corridoi degli uffici dell'aeronautica, dietro le tende degli hangars sul campo, all'Aragno, nei giornali che hanno criticato l'impresa!

Non credo che Masiero sia in inganno, forse cerca di raggiungere subito il mare per seguirne la costa, forse anche cerca un valico sugli Appennini, non essendo ancora ben sicuro del suo motore.

Comunque questo mio SVA non ridiscenderà a Roma. Forse non raggiungerà la mèta, forse andrà ad inchiodarsi, come una freccia perduta, contro qualcuna di quelle grandi muraglie di monti che difendono ad occidente i vecchi paesi dell'India e della Cina.

Comunque, andrà molto, molto lontano dal campo di partenza.

È vero « Picinin »?

« Picinin » s'annoia perchè il volo non ha alcun interesse.

Ho bruciati nel mio cuore e distrutti, come questo motore distrugge gli spruzzi di benzina che con matematica precisione gli entrano nei cilindri, il mio strano entusiasmo e le mie ambigue sensazioni della partenza.

Non mi resta che la nitida coscienza del volo. I miei nervi e i miei affetti sono, ora, unicamente per queste leve e per questo motore e non comprenderei un pensiero che non fosse di volo.

Io sono pel volo.

Io volo.

Passa rapidamente sotto di me la monotonia della campagna romana

.
.

Vista dall'alto, la pianura è come una gran carta geografica allargata.

Quando il sole è alto, la pianura è piatta e macchiata di colori senza ombre e senza luci: è una scacchiera disegnata a tinte pallide ed incerte.

Oh! bei colori deliranti del tramonto o dell'alba, quando il sole obliquo disegna vigorosamente i contorni delle cose con contrasti d'ombre, e mette tinte piene sul quadro allungando sagome violente e favolose.

Allora le linee mostruose delle montagne, i toni piatti e profondi della pianura e del mare, che sempre più crescono d'intensità, si scolpiscono profondamente sulla nostra anima. Rapidamente si vestono di nuovi colori e di nuove sfumature.

Allora tutta la gioia del colore penetra in ogni nostra fibra e la imbeve di colore, un'armonia di luci assorbe la nostra ragione.

Colori, luci, fiumi d'argento, montagne nere, squarci bianchi di neve, l'immensità giallastra della pianura, l'immensità azzurra del mare

... ma nuovi spasimi di linee, nuovi barbagli di fiumi e di neve, nuovi velluti neri di montagne... più cupa ancora la profondità del mare.

Nuovi colori

... sfolgorano gli aranci caldi d'una valle finora nascosta dietro l'altipiano

... in alto dei rosa morenti ...

... tutt'attorno nell'aria, il viola diafano, perlaceo, lega tutti i colori, come una nebbia calda e sensuale ... il viola lontano dove muore la nostra anima, tutta divenuta specchio di colore, colore essa stessa!

Mi ricordo che una sera si picchiava giù da un'altipiano verso la pianura mentre dietro di noi scendeva la notte e le montagne diventavano pesanti e la pianura s'appiattiva senza colore.

Sul mare era un grand'arco di colori intorno al sole. Le montagne balenarono un momento col color del ferro; una grande nuvola nera, coi bordi d'oro, apparve sulla sinistra; un'altra uguale sulla destra ed

io ebbi l'impressione precisa che quelle fossero le
ali del mio apparecchio e mi sembrò d'uscire dalla
terra di ferro, col lungo urlo del mio motore verso
quelle luci laggiù, sul mare, come un umano desi-
derio insaziabile, millenario, prigioniero alla terra,
che finalmente prorompesse verso la gioia . . .

Noi, aviatori, siamo tutti un po' pazzi! . . .

Luce, solitudine, ed orgoglio.

Il fatto materiale dell'altezza si traduce inconscia-
mente in un'impressione spirituale di forza superiore.
Quando s'è in alto vien una voglia pazza di lan-
ciare pel cielo delle risate di vittoria.

Sembra di essere finalmente sfuggiti alla monotonia
della vita di quelle città che ci passano sotto, s'al-
lontanano e rimpiccioliscono, dove quelle case enormi
e goffe, che prima ci opprimevano, si vedono ora
basse, coi tetti sbilenchi, ammonticchiate,
una sull'altra, come un mucchio di rottami.

È un'inconscia vittoria sulla natura che fugge ora
affannata sotto di noi.

È ironia, è vendetta.

Il nostro orgoglio ride, ride.

Ora, l'apparecchio si piega in un giro su un'ala e
si vede la terra sussultare colle sue pianure, colle
sue montagne, poi inclinarsi... si raddrizza l'appa-
recchio e la vecchiona con tutto il suo
peso e con tutte le sue miserie si raddrizza.

Con un leggero movimento della mano l'abbiamo
rimessa nella solida posizione che le diede una volta
il buon Dio.

Se la vogliamo veder più grande si picchia, più
piccola si sale, e via, via, montagne, città, foreste,
via, via..... ne vogliamo dipanare tanta di questa
terra stamane!

È un piacere matto, sapete, un piacere da Dio ri-
durre la terra ad una pellicola cinematografica.

Noi aviatori, che siamo tutti un po' pazzi, siamo gli
operatori cinematografici dell'Universo.

Luce.

Silenzio.

Soffio di motore.

Rapidità di visione.

L'intelligenza divenuta una comprensione sensuale
del mondo.

Idee improvvise e subito sentite in simboli precisi
di linee e di colori.

Annullamento assoluto della volontà, ma sensi, nervi,
luce e risate.

L'anima accetta il giuoco stupendo.

Gli apparecchi stessi, strani nelle forme in volo, i
campi immensi e piani, dove il sogno può spaziare
senza confini, il continuo pericolo sormontato incon-
sciamente e senza sforzo, cambiano la nostra
debole personalità, in una sicura e fantastica.

Le partenze nelle giornate di nebbia, gli arrivi di
notte, sotto l'occhio sbarrato di un riflettore, i rombi
lontani dei motori, il diretto contatto delle forze in-
genue di natura, l'abolizione della distanza e dello
spazio, l'immensità sempre delle
cose viste, alimentano il sogno.

L'ambiente, che ci circonda, ci prende, e l'anima è
sicura, è cosa di natura; è luce, è vento, è nebbia,
è sole.

È forza

E continua l'illusione.

Si parte di notte a piena luna.

La gran pianura del campo si perde tutt'attorno
nella nebbia verde.

Sul piano del campo, quasi sospeso nel chiarore
della notte, sorgono i quadratini scuri degli hangars.
Gli apparecchi aspettano allineati mentre pochi uomini
muovono sul campo ri-
gandolo di forme strane.

Un canto di motore, poi un'altro, poi tutti come
un coro.

Il canto è strano e triste nella notte, sulla pianura
gelata dalla luce verde della luna.

Gli apparecchi corrono nel campo, s'alzano, scom-
paiono, con un balzo, nella notte.

Ancora il segnale luminoso che si accende e spegne,
come lo sbattere di una pupilla morta, ancora lon-
tano il canto triste che va morendo.

Sul campo deserto, son rimasti i quadratini scuri
degli hangars, strane occhiaie aperte . . .

— Perchè racconti tutte queste cose personalissime e poco interessanti?

— Perchè ho bisogno di dirle. Ora proseguiamo.

.
.

Continua sotto di me la monotonia della campagna romana.

Pochi alberi, prati, leggeri dorsali di colline.

Masiero continua a puntare al nord.

Capannini ad annoiarsi.

Finalmente la dorsale degli Appennini.

Sono obbligato a cercare un valico perchè l'apparecchio, troppo carico, stenta a salire e non voglio sforzare troppo il motore col quale non ho ancora molta confidenza.

Ho appena saltata una gran foresta di alberi neri, quando una densa foschia mi viene incontro dal mare. Prima di esserne completamente avvolto, intravedo l'apparecchio di Masiero piegare improvvisamente di testa e dare un tuffo nella nuvolaglia che ci passa sotto.

Tento di seguirne cogli occhi la rotta, indovinandola attraverso le nuvole, e lo intravedo seguire un largo volo plané ad arco come per cercare un campo, poi scomparire.

M'abbasso.

Vedo un campo d'aviazione sul quale plana lo SVA di Masiero.

Discendo e gli atterro accanto per ricevere la consolante informazione che un banalissimo incidente alla tubatura del carburatore impedirà per quel giorno il volo del mio compagno di pattuglia.

Non è un contrattempo piacevole e non è molto augurale come inizio d'un viaggio di 17.000 chilometri! Approfitto del contrattempo per verificare il mio motore, che conosco appena a causa dell'affrettata partenza.

Ripartiremo domani, e così nella notte Masiero riparerà alla meglio il piccolo incidente del suo motore.

Siamo sul campo di Gioia del Colle.

SUL MARE

Il giorno dopo mi lanciavo a volo sull'Adriatico. Nonostante che io avessi viaggiato molto, e che quasi tutte le grandi strade internazionali del cielo d'Europa mi fossero note, non avevo ancora avuta occasione di compiere una trasvolata sui mari.

Ero veramente un poco curioso di questo nuovo genere di volo e lo affrontavo quasi con ansia, perchè presentivo che avrebbe avuto qualche difficoltà per me, abituato a cercare la via sul terreno, aiutandomi coi punti di riferimento segnati dalle carte geografiche, ed anche, sovente, quando queste erano insufficienti, cogli stessi elementi naturali, coi fiumi, coi monti, colle strade ferrate, colle grandi vie carrozzabili.

Di questi elementi ero ormai riuscito ad approfittare quasi alla perfezione, guidato dall'istinto d'orientamento del volatore, che andava sempre più affinandosi in questa seconda vita che vivevo, così intensamente, da qualche anno.

Eppure pensavo che sul mare avrei saputo difficilmente guidare la rotta, così chiuso fra cielo ed acqua, preso tra correnti di venti marini, che non potevo conoscere, coll'occhio privo di qualsiasi particolare tangibile per determinare il punto dove mi sarei trovato.

Avevo pertanto la bussola, che nei voli soliti non mi serviva quasi per nulla: un piccolo orologio, dove un ago magnetizzato spasimava costantemente verso il Nord.

Ma, fosse mancanza di pratica per parte mia, fosse la bussola non perfettamente esatta, o leggermente smagnetizzata dalla massa di ferro del motore, avevo dovuto purtroppo constatare che mi sarebbe stata di aiuto non sicuro per la direzione.

.
.

La giornata non è bella.

Una densa caligine grigiastra unisce terra, acqua e cielo.

Volo. Per quanto io non veda sotto di me altro che

nuvole e nuvole, sento perfettamente quando, lasciata la terra, incomincio a volare sul mare.

Ho la sensazione del mare.

Avverto una leggerezza d'aria ed un senso ai polmoni d'umidità salmastra.

Ho nei nervi una leggera commozione ed i miei sensi si acutizzano, come succede soltanto alle grandi altezze.

Guardo il barografo: segna « mille ».

Oriento la bussola.

Proseguo a volo teso come un uccello migratore, fissando un invisibile punto attraverso la nebbia. Volo nel grigio, nel nulla.

Già da qualche tempo sto seguendo questa monotona via che ho immaginata, quando anche il motore incomincia ad esserne stanco ed a raffreddare il suo entusiasmo, discendendo improvvisamente fino a 45 gradi.

Me n'avverte Capannini, che da qualche tempo dava segni di inquietudine, poichè s'era accorto dalla voce dell'elica, a lui familiare, che il motore soffriva, leggermente, il volo a quella quota.

Discendo perchè il motore possa scaldare, tenendo gli occhi fissi sull'altimetro.

A 500 metri di altezza sono ancora in mezzo alle nuvole. Nuvole monotone, eguali, senza squarci.

Discendo: a 300 metri non scorgo ancora il mare e proseguo a questa quota fendendo coll'elica il grigiore opaco nel quale sono immerso.

Nubi, nubi a 250, 200, 150, a 100.

Non è possibile che da 100 metri di altezza non si scorga il mare di sotto. Impenno leggermente la linea di volo, per non dovermi trovare all'improvviso troppo vicino alle onde, poi lentamente discendo ancora fino a 90, a 70. Dò uno strappo breve e salto fino a 50 metri di altezza.

Ho gli occhi inchiodati all'altimetro.

Nubi, nubi.

Proseguo a questa quota per un breve tratto. Nubi.

Ecco la questione: o l'altimetro è errato o il mare ha cambiato di quota e non è più a zero. Questione che è necessario risolvere immediatamente per sapersi regolare un'altra volta in un volo sulla terra, di notte o colla nebbia, dove questa incertezza sarebbe più pericolosa.

Dò un tuffo a 30 e vedo la schiuma delle onde. Questa nuvolaglia che mi sta accompagnando per tutto il viaggio si stende dunque sull'Adriatico ad un'altezza non superiore ai 30-40 metri.

Volo a questa quota, dove il motore riprende un po' di calore.

Ho la soddisfazione di sapere che il mio altimetro è esattissimo, particolare piuttosto importante per un lungo viaggio, e di gettare il terrore fra la ciurma di un grosso bragozzo da pesca, a vele latine gialle e nere, che sfioro con l'ala; e proseguo volando a lungo a questa altezza.

Il volo è triste e stanco in questa solitudine che non ha ampiezza.

Raggiungo un volo di grossi uccelli migratori che piegano a sud: sono numerosi e volano formando un cuneo fra di loro ed aiutandosi l'un l'altro nel fendere l'aria.

Ho un senso angoscioso di nostalgia e l'impossibile desiderio di accompagnarli con loro nel viaggio.

Ma dove sono precisamente?

Guardo l'ora. Se avessi seguita la via esatta che mi ero proposto, dovrei già aver raggiunta da mezz'ora la costa dalmata.

Ma ho seguita la via che m'ero tracciata? od in questi continui sbalzi di quota ho cambiata direzione? Non so.

La solitudine è angosciosa.

Di sotto, le onde si alternano inesorabili ed eguali e sopra una foschia, di color grigio cenere, copre tutto l'orizzonte.

Non vedo intorno a me oltre qualche decina di metri. Capannini è ancora inquieto pel motore.

Io ho bisogno di luce e di spazio.

Il mare cambia lentamente colore: il suo azzurro senza riflesso ora impallidisce e si tinge a tratti di chiazze opalescenti.

Non è uno spettacolo piacevole, anche se il colore è bello, per chi vola solo in mezzo al mare e non sa da che parte sia la terra: è il tramonto.

Anche questo cielo, che ho pochi metri di sopra, imbeve di rosa il suo grigio-perla, poi, lentamente, il rosa si smarrisce, assorbito da una macchia scura che ci viene incontro e copre, dilatando, tutto l'orizzonte intorno.

Capannini scuote la testa inquieto, ma non posso dirgli nulla perchè non so dove sono.

Volo da quattro ore e diciassette minuti tra nuvole e mare, l'altimetro segna dai 30 ai 50 metri di altezza, la bussola indica che vado verso l'Oriente. Non so altro.

C'è sul mare ed in cielo una luce morta, biancastra e qualche solco di viola riflesso, e l'aria è densa, come piena di un pulviscolo nero

Fra mezz'ora sarà notte.

Incomincio a trovare qualche barca da pesca che fila nella nostra direzione



UNA BUONA GIORNATA

Raggiunsi Valona alla sera, quando aveva completamente annottato. All'alba del giorno dopo Capannini preparava già l'apparecchio per la partenza.

Fango e nebbia sul campo e dappertutto.

Alle ore 8,30 parto in volo verso sud.

È un lento succedersi di colline uniformi, disposte a grandi valli, senza abitazioni e senza strade, che la carta geografica non segna neppure.

Da quelle monotone e silenziose valli saliva lentamente una bruma nera che andava a poco a poco velando l'orizzonte, e nulla era più triste e desolante di quelle inutili colline, dove qualche albero solitario alzava la fronda dei suoi rami scheletrici.

Dal fondo delle valli, solcate da piccoli rivi stagnanti e chiazzati da acque paludose, esalava una nebbia densa, giallognola, che saliva lentamente lungo le dorsali brulle a coprire la cima dei piccoli monti.

Un miasma, un'esalazione putrida.

«Buono per la malaria», mi grida Capannini indicandomi il paesaggio sottostante, che non manca, visto qui dall'alto, di un fascino strano e triste di cosa ammalata.

Devo godermelo più da vicino perchè il motore affatica, carichi come siamo di benzina, e devo scendere di quota fino a passare di valico in valico, saltando le cime più basse dei piccoli monti.

Il terreno si fa più brullo ancora, rossiccio, come riarso, a piccole fenditure, a monti bassi a cono, a valli anguste e contorte.

È un terreno ammalato di vecchia tabe secolare. Già da qualche tempo avverto sul viso delle sensazioni improvvise di calore, come vampate d'aria calda che mi giungano di fronte.

Senza dir nulla a Capannini, cerco, col cuore in gola per l'ansia, di vedere se la causa di questo improvviso calore fosse qualche guasto al motore.

Mi sollevo, mi sporgo in avanti, ma inutilmente:

il motore, chiuso nella sua capote, è impenetrabile e sembra il mio buon motore delle altre volte.

Del resto una fuga di calore è abbastanza improbabile, e poi, dal momento che non si può veder nulla, e dal momento che Capannini, il fedele custode di quella forza viva, non avverte nulla di anormale, preferisco credere ad un mio errore di sensazione, che ad un pericolo d'incendio a bordo.

Ma ecco che osservando Capannini lo vedo passare attentamente un rapido esame al motore fin nelle sue parti più delicate e pericolose.

Bisogna credere che non vi abbia trovato nulla di anormale perchè ha ripreso, fra i bagagli, la sua solita posizione sacrificata, col mento fin quasi sulle ginocchia.

Proseguiamo.

Nell'abbassare l'occhio sul terreno, cercando più attentamente una strada ferrata, che la carta mi diceva essere da quelle parti, vedo dalla cima di ogni piccola collina, e lungo le fenditure dei dorsali di quei monti uscire delle colonne di fumo che salgono lentamente emergendo sulla nebbia.

Siamo in un terreno vulcanico, od ardono le macabre regioni sotto di noi?

Tocco Capannini sulla spalla e gli indico le fumate di sotto. Capannini guarda, ed il suo viso, che avevo visto preoccupato, si rasserenava in un largo sorriso. La zona incendiata è presto sorpassata.

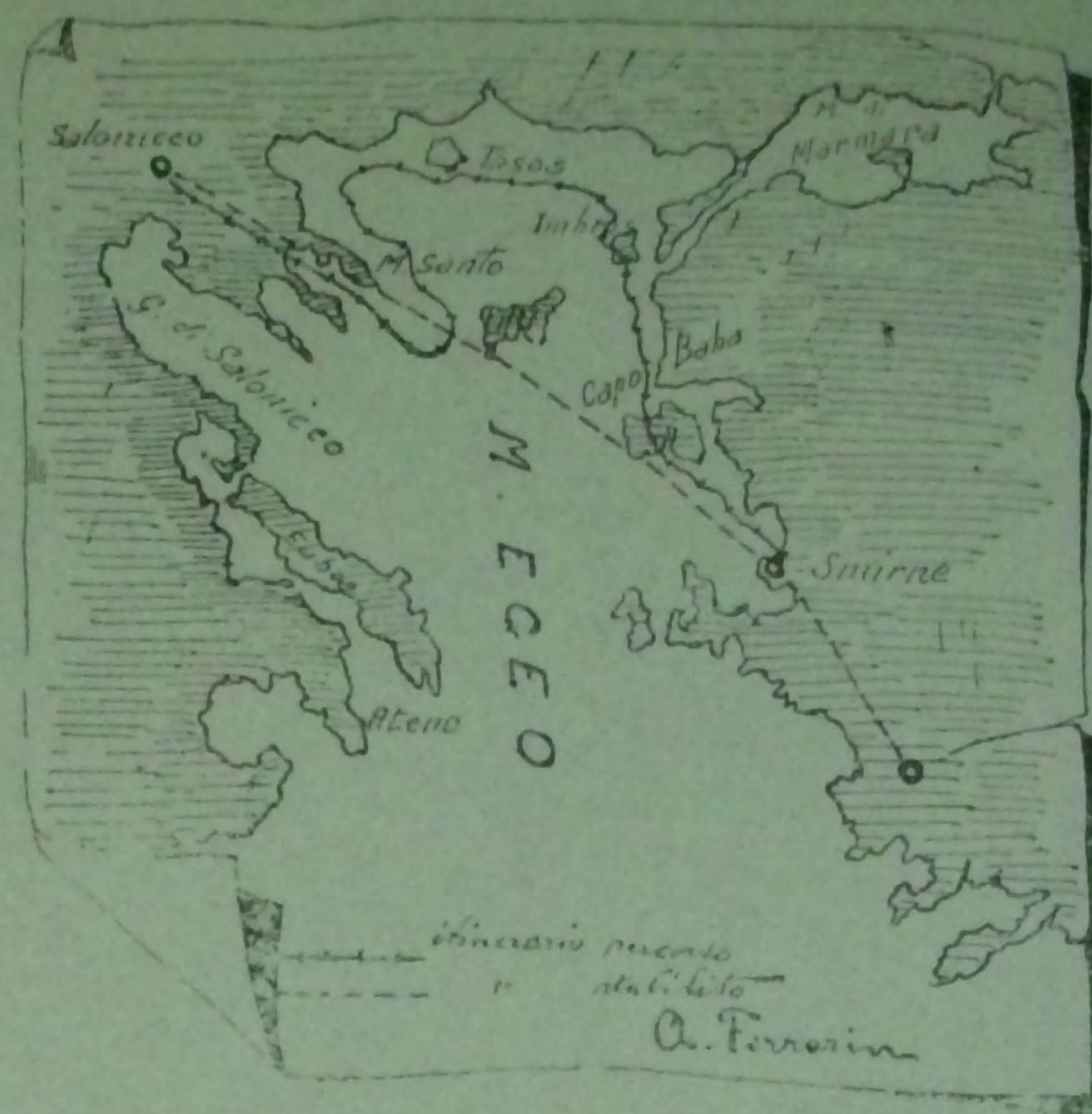
Ora è un anfiteatro di colline vestite di prati, poi una vallata lussureggiante intorno ad un piccolo lago scintillante nel verde come una colata d'argento.

Trasvoliamo rapidamente il Pindo a 200 chilometri all'ora, cantando a squarciagola, coll'urlo rauco del motore, l'epopea della nostra ebbra giovinezza.

Ho trovato finalmente sul terreno la ferrovia che cercavo e che m'avrebbe fatta strada fino a Salonico. Accelero il volo picchiando leggermente verso un punto lontano, bianco, palpitante nel sole, in fondo ad un golfo di smeraldo: Salonico!

DA SALONICCO A SMIRNE

UNA PAGINA DEL DIARIO DI BORDO



Partenza da Salonico alle ore 14,30. Arrivo a Smirne alle ore 16.

Per puntare dritto su Smirne attraverso il mar Egeo, non ho altra indicazione che seguire la direzione di una delle tre penisole che si buttano in mare appena fuori di Salonico verso Sud.

Poi, mantenere la stessa direzione per due ore di volo teso sul mare, usando della bussola, colla quale ho preso ora assoluta confidenza.

Eppure temo che qualche corrente non debba mancare sull'Egeo, che mi possa far « derapare » di molto verso Sud, senza che sia possibile alla bussola di segnalarmi l'errore di rotta.

Comunque, se anche i venti mi spingessero esageratamente a Sud, il fittissimo arcipelago greco che taglia l'Egeo mi dovrebbe sbarrare la strada sul mare, e così, avvertito a tempo dell'errore, potrei forse, prima che annotti, raggiungere ancora Smirne, risalendo verso il nord la costa asiatica

.
.

Tempo incerto.

Nubi basse, lacerate.

Indizio di vento in alto.

Approfitto di un momento di sole e salpo, prendendo decisamente il sud.

Sorvolo tutta la penisola Calcidice facendo quota, e mi butto sul mare esattamente in direzione dell'ultima delle tre dita della penisola.

Sul mare c'è foschia.

Ho appena percorso qualche chilometro, quando un

grosso banco mi si para davanti e l'apparecchio sussulta, scosso dalle prime folate di vento.

Al primo banco segue un secondo, poi una lunga catena di bassi nuvoloni mi circonda da tutte le parti. L'apparecchio beccheggia.

Nuvole e mare.

Mi sembra di ripetere il movimentato viaggio sull'Adriatico di qualche giorno innanzi.

Se questo vento, che mi sembra tramontana, giudicandolo dal soffio disordinato, mi spingesse troppo a Sud, e se queste nuvole mi nascondessero l'arcipelago greco, dove andrei a finire?

Risposta: in Africa.

Ora, non è prudente correre il rischio di partire dall'Europa per l'Asia, ed andare a finire in Africa.

Troppo riderebbero gli amici.

Decisamente non so ancora viaggiare in mare o non sono fortunato nella scelta delle mie giornate.

E sta bene: torniamo alla terra.

Ripiego a Nord e m'accorgo, dalla diminuita velocità dell'apparecchio, che non m'ero sbagliato nel giudicare questi soffi di vento una forte tramontana insidiosa al mio volo.

Decido così di seguire tutta la linea del gran golfo dell'Egeo ed arrivare a Smirne dal nord.

Rivedo la costa balcanica all'altezza dell'isola di Thasos, che sorvolo.

La terra è piena di sole, il mare, vicino alla costa, è azzurro, limpidissimo, ma in alto mare s'addensano grossi nuvoloni neri...

Volo senza perdere di vista la costa scintillante e

con la destra perennemente minacciata dalla tempesta
che si proietta opaca in alto mare, sporcando di
grigio la spuma di grandi ondate che
cozzano violentemente fra di loro.

Sorvolo un'isola verdissima.

All'imbocco dei Dardanelli, sul fondo giallo del
mare, una grossa nave nera, visibilissima di quassù,
coricata su un fianco, sembra una sentinella uccisa.
Un tratto di costa asiatica perfettamente rettilineo.
Trasvolo un'isola fatta di piccoli quadrati di terra
di tutti i colori, smagliante d'oro nel tramonto, come
un mosaico.

Dev'essere Mitilene.

Cala la notte.

Sforzo il motore per raggiungere ancora Smirne
prima che sia completamente buio.

Un golfo strettissimo.

Il mare, viola scuro, conserva gli ultimi soffi di luce
che riflette come uno specchio.

È già notte e sono appena le 18.

Un grande occhio giallo, sbarrato sul mare, s'apre e
si chiude ad intervalli regolari.

Dev'essere una nave da guerra che fa segnalazioni
di richiamo, cercandomi sul mare.

L'occhio giallo ha girato il suo raggio, accendendo
una linea di fuoco in cielo, ed accenna ora ad una
gran città vicina.

Tanti, tanti piccoli lumi allineati.

Atterro sul primo campo che riesco ad intravedere.
Non è il nostro, è un campo d'aviazione greco, ma
l'atterramento, nonostante l'ora tarda, è riuscito otti-
mamente, per quanto poco sia mancato che non
investissi un grande Caproni che è sul campo e che
deve essere quello di Origgi e Negrini, partiti da
Roma qualche giorno prima
di me verso la stessa mèta.

La piccola libellula riposa ora vicino all'ala del grosso
mostro con un'aria di tutta fiducia e confidenza.

Nel mezzo dell'Egeo brontola ancora l'inutile minaccia
di tempesta.



Folla di popolo che, atterrita dal rombo notturno dell'areoplano, ha passata la notte all'aperto.



ANCORA LA GUERRA ?

Nel porto di Smirne era ancorata la nostra nave da guerra « Nino Bixio ».

Il fatto ha molta importanza, perchè serve a spiegare una ottima colazione che gli ufficiali della nave, ci offersero a bordo, il mattino del giorno seguente. Infatti, verso le ore 13 di quel giorno me ne stavo, leggermente inebriato dai primi soffi di aria orientale, tanto snervante per chi la respira le prime volte, a godere tranquillamente, sul ponte della nave, della italianissima ospitalità di una poltrona di bordo.

Il mare era come il mare dei porti mediterranei quando non c'è bufera.

Un'allegria di sole sulla città bianca, sulle tuniche gialle, sui fez scarlatti, sui turbanti azzurri, su tutti i cenci svolazzanti pei moli del porto.

Un sole bianco, alto, lontano, piantato diritto sullo zenit, che sembrava temesse di colorire troppo quel quadro così ben riuscito e turbare quella tranquilla serenità orientale con delle tinte troppo forti, domandava scusa di non riuscire a disegnare quelle piccole ombre, che rigavano il quadro, con dei colori più allegri che il grigio ed il nero.

Il panorama della città e del porto, visto, così sdraiato sulla poltrona, dalla coperta della nave, era diafano, trasparente.

Lontane reminiscenze di cartoline di Napoli e dintorni, illustrate a vividi colori, e sogni corrosivi, ricordo di una novella francese dove si parlava di un fumatore di narghillée.

Stavo appunto pensando a che cosa può servire un narghillée; e se si può anche fumare sulla coperta di una nave italiana da guerra nel porto di Smirne, quando un official di bordo, che più mi si era mostrato amico durante la colazione, mi toccò dolcemente su un braccio e mi avvertì, sorridendo, che si avvicinava l'ora che avevo fissata per la partenza.

Guardai con rimpianto quella meravigliosa serie di cartoline che mi stava avanti gli occhi e che forse non avrei mai più rivisto, ringraziai gli ufficiali della nave « Nino Bixio » per la gentile ospitalità, feci un piccolo brindisi augurale alle fortune d'Italia sulle acque e pei cieli.

.
.

Parto da Smirne alle ore 14, qualche minuto dopo l'apparecchio di Masiero.

Il « Caproni » di Origgi e Negrini è già partito da oltre un'ora, ma calcolo di raggiungerlo prima di Adalia se seguiremo la stessa via nei cieli.

Sono esattamente a 850 metri di quota su Smirne quando lascio la città.

Vedo ancora la sagoma sottile della nostra nave sulla quale i marinai salutano coi loro berretti bianchi il mio *louping* d'addio; poi inchiodo l'apparecchio perfettamente a Sud e mi lancio in quella direzione.

Nel passare la piccola penisola, che è subito sotto a Smirne, perdo di vista il mare per qualche decina

di minuti, ma ritrovo poco dopo la linea frastagliata della costa, che decido di seguire fino ad Adalia. La giornata è bella, il mare azzurro, la via facile e sicura, il rombo del motore riempie di risonanze l'aria profumata di primavera.

Capannini canta una canzone di moda l'altr'anno nei tabarins.

In così meravigliose condizioni d'ambiente, mi permetto di lasciare lavorare la mia fantasia e penso, romanticamente, quanto segue:

Io volo verso l'Oriente.

Io volo.

Bisogna ripetere questa parola fino a che non se ne ha afferrato il significato meraviglioso, fino a che non la si è « sentita », se si desidera partecipare intimamente alla mia gioia in quel momento.

A volo verso l'Oriente, l'Arabia, la Persia, l'India, la Cina, il Giappone!

Io sono un ragazzo ancora, che per tre anni la guerra ha sviato dalla vita, ed ho dell'Oriente una idea pallida e mostruosa.

Qualche libro di Loti, uno di Mirbeau ed uno di Gozzano, qualche grossa carta d'atlante di scuola, in un libro un ritratto di Vasco de Gama, il Nirvana, gli elefanti vestiti di seta, i pescatori di perle ignudi, i templi favolosi, i silenzi del mistero, l'oppio, le gheise, una regione grande come mezza

Europa, circondata da una muraglia.....

Una folla di ricordi confusi ed inafferrabili mi assale, mi balza incontro coi particolari meravigliosi e scintillanti.

Ed io ora sto per vedere tutto in mucchio, sto per ghermire tutto a volo!

Ed io avrò tutto, in modo sovrumano, passando dall'una all'altra sensazione rapidamente, da signore della fantasia che vuol vedere, sentire, inebbriarsi; non frapponendo, fra l'una e l'altra, settimane e settimane passate in fondo di una cabina di una nave coll'anima straziata dal mal di mare, per giungere alla fine col cervello vuoto ed immemore.

Io leggerò le mie impressioni l'una all'altra con un filo ininterrotto di passione, leggerò tutto il libro di mezzo mondo, scritto da Dio e dagli uomini, sfogliando rapidamente pagina per pagina per averne la sensazione formidabile.

E passerò pei monti, pei mari, per vie sconosciute, sulle steppe sconfinite e sanguigne bruciate dal sole,

sui templi colossali di marmo giallo, rosa e nero, dai ciclopici massi, dalle alte porte quadrate, dove si compiono riti sanguinosi.

Passerò sui paesi dove le case sono tutte di marmo, i minareti sottili, le cupole d'oro, le finestre ricamate d'onice, di porfido e di turchesi.

Passerò sulle case misteriose che nascondono i silenzi degli harem, dove vivono, come in una serra, tra le stoffe meravigliose, tra i tappeti pesanti, che soffocano il rumore, tra i gioielli favolosi, i bei fiori di carne. Passerò sulle foreste colossali d'alberi preistorici, che sembrano colonne d'una chiesa alzate sulla terra a sostegno dei cieli d'un azzurro pesante ed impenetrabile.

Passerò sulle solitudini mortali ed angosciose, sotto i cieli torridi, dove la peste ha ucciso per sempre la vita.

Passerò sui mari di stagno fuso, sotto i cieli bianchi come lastre d'argento incandescenti.

Passerò attraverso le atmosfere palpitanti, vibranti, dove i raggi del sole si rompono e s'irradiano come attraverso un cristallo.

Passerò nel paese dei serpenti dalle gole gonfie, dagli occhi di rubino, dalle lingue saettanti, in mezzo ad una flora formidabile e misteriosa, dove le piante sono macchiate di chiazze livide come la pelle di un lebbroso, ma danno i frutti dalla polpa odorosa di muschio ed i fiori dai petali spessi e vellutati che hanno strane forme di membra umane.

Passerò fra profumi aspri e sottili, esalanti dalle foreste senza luce, dense d'umidità, sotto i cieli palpitanti di stelle.

Perchè io immagino l'Oriente come una gran foresta con alberi di colori strani e metallici, circondata dal silenzio, esalante dei profumi... oh! che profumi!

L'idea del profumo dell'Oriente, mi perseguita con tanta insistenza, che, per dovere di coscienza, sono obbligato d'interrompere le speculazioni della mia fantasia per cercare per quale associazione di idee io debba immaginare l'Oriente così terribilmente profumato.

Per via di esclusione debbo concludere matematicamente che, finora, l'impressione più viva dell'Oriente è stata lasciata in me da un grazioso cofanetto orientale di odoroso legno di sandalo, nel quale una gentile signora, mia buona amica, riponeva i suoi guanti profumati esageratamente di « Chevalier d'Orsay ».

e da un pacco di sigarette orientali profumatissime,
di buona marca inglese, fumate a

Roma il giorno prima della partenza.

Giunto a queste conclusioni, per ragioni di sincerità
verso me stesso, tagliai il filo della mia fantasia e
guardai più attentamente di sotto, lungo la costa
che era appena segnata da un mobile filo di seta
bianca, che separava un mare d'az-
zurro da un mare di piante verdi.

Una valle e nel mezzo di essa un fiume. Riconosco
la vallata del Meandro.

Poco discosto dal fiume, su un terreno pianeggiante,
coperto d'erba, vedo un apparecchio che atterra
tranquillamente.

Discendo in spirale e riconosco l'apparecchio di
Masiero che mi precedeva; gli passo sopra a pochi
metri cercando di scoprire la causa di quella fermata
fuori stazione.

Ecco che Masiero, agitando una sciarpa bianca, mi
accenna di atterrare.

Il terreno è paludoso, per quanto pianeggiante ed
ampio, e l'apparecchio rimbalza, saltella, poi va a
fermarsi di fianco al compagno.

— Cos'è stato?

— Credo di perdere acqua perchè riscaldo enor-
memente.

— La cosa è lunga?

— Temo di sì.

Mentre stiamo togliendo la « capote » al motore,
per cercare il guasto presunto, nell'alzare gli occhi
vedo da una collina di fronte scendere di corsa dei
soldati, d'un ignoto eser-
cito, armati fino ai denti.

Ci sono vicini e si spargono intorno a noi vociferando.
Un sott'ufficiale, almeno così ci pare dai distintivi
di grado, ci infila un lungo discorso al quale rispon-
diamo con quegli amabili sorrisi, che si fanno gene-
ralmente quando non si capisce nulla.

Esauriti così tutti gli argomenti di conversazione,
continuiamo a lavorare intorno al motore, sempre
circondati dagli ignoti soldati, che si sono disposti
a semicerchio intorno a noi, con tutta
l'aria di voler custodire una preda.

Un rombo nel cielo.

Alziamo gli occhi.

È un apparecchio « Sopwith » che ci ronza intorno
a bassa quota, domandandosi certamente chi sono

i due compagni sconosciuti adagiati tranquillamente
sul prato verde.

Poi si decide, e scende arrischiando di capottare.

Ne esce un uomo tutto impellicciato.

Ci avviciniamo al sopraggiunto: è un aviatore greco.

— Où allez vous?

— A Tokio.

Aggrottamento sintomatico di ciglia.

— Giappone?

— Oui.

— Oh! là là!

Continuiamo la conversazione.

Siamo in piena guerra: fucili, cannoni, areoplani
micidiali, reticolati e trincee, abiti grigio-verde.

L'ufficiale greco ci spiega che lì vicino, dietro la
collina, c'è un comando di Corpo d'Armata ed un
campo d'aviazione militare al quale egli appartiene,
che qualche chilometro più in là c'è Aidin, piccola
cittadina ridotta ora un mucchio di rovine dall'ira
dei ribelli, che qualche mese prima
l'avevano occupata e saccheggiata.

Che, più in là ancora, nella nostra direzione, ci sono
le trincee; ed oltre le trincee, i ribelli, che hanno un
odio feroce contro gli europei ed i loro areoplani.

Senza approfondire troppo la questione militare, ci
mettiamo in rapporto col campo greco d'aviazione,
questo telegraficamente avverte il suo Comando a
Smirne, che risponde di rico-
verare i nostri apparecchi.

Si riparte, ma il terreno acquitrinoso e molle ci con-
siglia di scaricare gli apparecchi di ogni peso soverchio,
e perciò Capannini deve restare a terra per raggiun-
gere a piedi il campo
posto dietro la collina.

Decollo infatti a stento, perchè le ruote affondano
terribilmente in partenza.

Ho saputo più tardi che il mio buon collega greco,
dopo aver vista la difficoltà della mia partenza, decise
di trasportare il suo apparecchio con un camion.

.
.

Aidin.

Una città distrutta e lugubre, un andirivieni nervoso
di militari, una melanconica caricatura, fuori moda,
della recente guerra.

Ero stanco.

Alla sera ci fu un banchetto in nostro onore presso

il comandante del Corpo d'Armata, dove con un po'
di francese, di greco, d'inglese, d'italiano e di
champagne s'annodò
una cordiale amicizia.

.
.

Vuol dire: « Il Signore vi benedica! », mi spiegava
l'ufficiale greco al mattino dopo, mentre m'accom-
pagnava al campo.

Era l'augurio della buona signora che mi aveva dato
ospitalità quella notte nella sua casa mezzo diroc-
cata, e che era venuta a salutarmi sulla porta colle
lagrime agli occhi.

La buona donna fece dei segni verso l'Oriente e
rientrò coprendosi il volto con le mani.

Tra le vie ingombre di masserizie bruciacchiate e
di calcinacci anneriti, mi avviai verso il campo.
Voli di allodole s'alzavano, dai prati, trillando.



... AIDIN ...

IMPRESSIONI



Compilii il viaggio da Aidin ad Adalia nella mattinata del giorno 20.

Trascrivo, per comodità dei lettori, queste impressioni che ebbi nella trasvolata.

Il freddo.

Partito verso il Paese del sole, non munito di indumenti di volo pesanti, ora soffro terribilmente il freddo.

Non è un fatto molto grave nei riguardi del viaggio: so che posso volare ancora molte ore prima di averne i movimenti paralizzati, e che non è possibile, anche coperto, come sono, soltanto dei soliti indumenti di volo, ch'io abbia seriamente a soffrirne.

So anche che ci sono abituato.

Ma è una piccola sofferenza atroce, perchè unicamente ed esattamente fisica, martellante di continuo sulla pelle, sofferenza alla quale non posso dare un minuto solo di tregua.

Non mi resta che rassegnarmi a soffrire.

Due fili d'aria diaccia, attraverso la cuffia di volo non foderata di pelliccia, mi sibilano alle orecchie, poi mi girano attorno al capo stringendolo in un cerchio che ha il freddo vivo dell'acciaio, e vanno infine ad annodarsi dietro, nel mezzo del capo, lasciando pendere come due nastri gelidi giù dal collo fin sulla schiena, che muovono ad ogni tremito dell'apparecchio.

Ho l'impressione di correre continuamente a cozzare cogli occhi contro due aghi che si piegano nell'urto in modo che i loro bordi continuano a strisciare dolorosamente contro i miei occhi martoriati, dove due lacrime non riescono ad uscire, ricacciate indietro dal vento.

Un filo d'aria gelata mi entra dal collo, e mi serpeggia lungo la schiena.

Le mani ed i piedi sono chiusi in una stretta inesorabile d'acciaio gelido.

Provo a cambiare posizione, offrendo al vento il viso voltato di fianco.

E' peggio ancora, perchè apro nuove vie d'ingresso all'aria che mi strazia ora la pelle in altri punti, non ancora provati dal morso del vento e più sensibili.

Infine mi irrigidisco.

Sono immobile e cerco di rendere il mio corpo insensibile col dargli un dolore costante ed eguale; pensando che ormai al freddo ci sono abituato.

Un "Caproni" capottato.

In fondo ad una conca verde scura, piena d'alberi, vedo un mucchio di tela bianca e di travi. Sui rottami sono piantate due lunghe code rigide, drizzate in aria.

Un pezzo di vela tricolore sbatte come un richiamo. Mi abbasso, cercando di capire che è avvenuto dei due piloti che so essere a bordo.

Non vedo che un mucchio bianco di tela e travi, dal quale esce un filo di fumo. Non essendo possibile atterrare lì vicino proseguo, segnando con l'unghia una croce sulla carta, nel punto preciso dove ho visto il "Caproni" capottato.

Il silenzio.

Dopo un contrafforte di monti neri e deserti, sorvolo un enorme pianoro di pietra viva.

E' eguale, uniforme, sollevato sulla schiena dei monti verso il cielo senza nuvole.

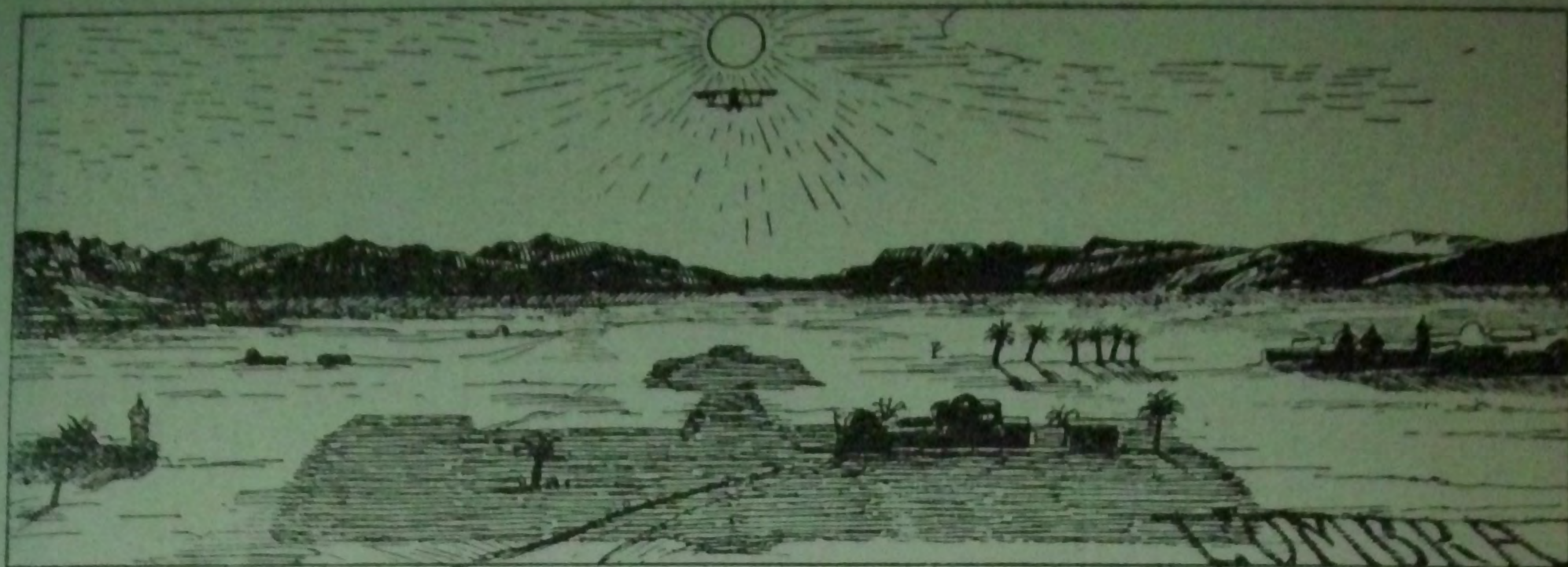
Non ha colore, non ha alberi.

Il sole non riflette su quella strana pietra oleosa: sembra che gli muoia vicino come assorbito.

Infatti l'altopiano è coperto da un'atmosfera strana ed opaca.

Nel mezzo un piccolo lago plumbeo, esattamente circolare.

Se improvvisamente cessasse il motore, quale angoscioso silenzio!



Sul campo di Adalia è ancorato il grosso “Caproni” di Origgi e Negrini, i due piloti che sono giunti con me l'altro giorno.

Il “Caproni” che ho visto dall'alto, ucciso per via in fondo alla conca verde, è quello di Sala e Borrello, che, avendo dovuto atterrare per avaria di motore, ha capottato nello spazio angusto sul quale è disceso.

Qui sul campo si ritiene che i due piloti siano riusciti ad uscire vivi di sotto ai rottami dell'areoplano, perchè, informazioni raccolte sul luogo dell'accidente, riferiscono di due aviatori italiani visti vagare laceri e pesti, in cerca di un mezzo per ritornare a Smirne.

Il compagno del povero morto, l'altro “Caproni”, è adagiato sul campo di partenza, e sembra, per la sua mole enorme e pesante, un grande animale antidiluviano alla pastura.

E' il grande velivolo da trasporto, la macchina complicata, la diligenza aerea.

Non rabbioso corridore dal dorso ricurvo, dall'ala mozza d'ogni penna superflua, dalla coda nervosa, tutto motore ed elica; ma faticoso areoplano, trampoliere che deve correre a lungo prima d'alzarsi in aria, dove sale lentamente, ma dove vola sicuro allargando le grandi ali.

E' il raffio d'una grù dal braccio enorme, che abbranca due tonnellate, e le trasporta lontano centinaia di chilometri attraverso lo spazio.

Non vertigine di velocità, ebbrezza di fantasia, passione di vittoria; ma lavoro, calcolo, costruzione di mole.

I nostri sono fatti d'amore, di forza violenta ed invincibile, di follia; in questo si vede il colpo continuo e sicuro del martello che ha disposto, saldato cellula per cellula, e costruite una sull'altra.

Ho voluto, col mio piccolo “Sva”, che sembra un monello sbarazzino vicino ad una persona seria, tentare il volo con la gran nave aerea.

Ma neanche questa tappa ho potuto fare il viaggio in compagnia, perchè, dopo breve tratto di strada, il “Caproni” ha girato e ripresa la via del campo di partenza, forse per imperfetto funzionamento dei suoi motori.

E così sono rimasto di nuovo solo, in questa mattinata trasparente, di fronte a queste montagne cariche di neve che m'accingo ad affrontare per aprirmi la strada verso Aleppo.

Nella solitudine immensa di questa costa deserta, di quel mare e di quelle montagne lontane, che hanno lo stesso colore bianco ed azzurro, m'accorgo, con un senso quasi di commozione, di avere un'altra dolcissima e fedelissima compagna di viaggio.

Compagna che m'ha seguito silenziosamente fin da Roma, senza staccarsi mai dal mio volo, e così discretamente che solo ora m'accorgo della sua presenza e le dò, nel mio cuore, quel posto d'affetto che le spetta per la sua costanza e pel suo fedele amore.

La mia nuova amica, della quale m'accorgo in questo momento per la prima volta, è la mia ombra, che

corre sotto di me sul terreno, un poco avanti, come
ad insegnarmi la strada.

Io la guardo e ho quasi un senso di sicurezza nel
vedere il piccolo areoplano grigio, copia fedele, che
cammina sicuro sul suolo e sul mare.

E' un legame saldissimo che io ho colla terra.
Guardo con gioia la mia ombra che cammina: ora
si smarrisce in fondo ad una valle, poi riprende
allegrementemente al sole sul
pendio di una montagna.

Io non corro dunque nel vuoto, io percorro chi-
lometri e chilometri di terreno, di strade, di ferrovie.

Io non sono in balia assoluta dello spazio.

Questa sensazione, difficilissima ad esprimersi, toglie
al mio volo quel senso dapprima meraviglioso e poi
quasi angoscioso, perchè m'ero abituato a conside-
rarlo come cosa sovrumana, come un volo fatto per
il volo, fatto così nell'assurdo, come un filo teso
attraverso lo spazio, verso una
mèta ignota ed irraggiungibile.

In questo momento io ho umanizzato un poco la
mia sensazione di volo, essa ha perso molto del suo
carattere fantastico, quasi cerebrale, che aveva do-
minato fino allora, ma s'è conciliata con la
mia natura sostanzialmente umana e vera.

Cerco di tenermi alla costa per evitare di salire
quelle alte montagne, che vedo sulla sinistra co-
perte di neve; ma, prima, un vento impetuoso e
contrario, poi raffiche violente, in tutte le dire-
zioni, investono l'apparecchio, dandogli un bec-
cheggio così formidabile, che, per il timore di danni
maggiori, decido di prendere la via dei monti, dove
l'atmosfera è tranquilla, sopra un
gran campo di nevi e di picchi aspri.

Passano, sotto di me, i primi contrafforti brulli.
L'apparecchio comincia la salita ed il rantolo del
suo motore si fa più rabbioso: ma, nell'aria fresca,
il motore respira bene, e la lotta può incominciare tra
noi e queste montagne
che si parano innanzi.

Anche contro il freddo, questa volta, sono bene
premunito.

L'apparecchio sale gradatamente.

Infilo una gran valle, che credo mi deva condurre
ad un valico, volando ad una quota più bassa delle
montagne che le stanno ai lati.

In fondo alla valle, un fiume ed una strada.

L'apparecchio sale ancora ed incomincio a vedere,
piegate sotto di me, le schiene di certi monti brulli
color del ferro, rigati di bianco.

Dinanzi una catena di montagne a picchi, a bur-
roni, a salti improvvisi, coperti di neve.

La valle, ora, si restringe e va a morire tra questa
muraglia contorta. Quota 2000 metri.

Mentre si sale: luce e colore rapidamente.

Il sole si alza più rapidamente questa mattina, per
mettere tanti colori.

Le montagne intorno riflettono il sole e luccicano
con bagliori di vetro.

Lontano, dietro di noi, si stende l'immensità, pro-
fonda ed immobile del Mediterraneo.

Salgo ancora in questa luce azzurra e viola che è
dappertutto.

Fin quassù, sale la solitudine e lo squallore di questi
monti.

Montagne trionfanti intorno ad un lago scintillante.
Bianco di neve dappertutto.

Ecco che un'altra catena più alta ha piegato le sue
cime orgogliose sotto di noi.

Un punto nero corre sul bianco delle nevi, sale le
cime, scivola in fondo ai burroni, va sicuro e soli-
tario esploratore.

Va rapidamente, e chi lo ferma?

Chi può cancellare il punto nero che corre sulla neve?
Chi può fermare la nostra ombra, che ci proietta e
c'insegna la strada?

Giù! teste ribelli, coronate di nevi, monti inutili ed
ignorati, giù! Piegate le vostre schiene, chè la
nostra ombra ha da passare!

Ed è piccola cosa, leggera, senza forma, senza co-
lore, è forse solo un'idea...

L'elica incide rabbiosamente la vittoria in questa
immensità bianca e primitiva.

Incomincia la discesa verso un golfo lontano lontano,
dove il mare è verde come i prati che sono intorno
alla costa, come due grandi fiumi che allargano le
dita nodose del loro estuario.

L'occhio, affaticato dal bianco e dai riflessi d'acciaio
e di vetro dai monti, riposa ora nel verde delle prime
foreste e dei prati, che si trovano sotto e nel verde
di smeraldo lontano.

La pianura sotto è regolare e monotona.

La terra brulla dei campi è rossa ed a solchi regolari.
Il viaggio non ha più interesse.

E' un viaggio solito, in una giornata calma, con la
certezza assoluta dell'arrivo.

Le poche strade della pianura s'accostano l'una
all'altra verso un punto lontano indefinito.

Un lago, che credo quello d'Antiochia, si stende
tranquillamente con un allegro senso di beato riposo.
Questo potrebbe essere ora uno dei soliti viaggi
aerei commerciali.

Se, invece di portare questa mia breve e veloce
sacchetta, io avessi uno degli ultimi dei nostri modelli
d'areoplano, che nascondono nel ventre capace una
cabina di lusso per una mezza dozzina di persone,
io potrei ora già accennare ai miei com-
pagni di volo il punto lontano d'arrivo.

I miei compagni di volo?

Un sarto parigino, che viene a vedere il mercato
delle pelli di quest'anno su queste spiagge, e che
vuole ritornare rapidamente, coll'areoplano di ritorno,
a Parigi per lanciare all'Europa la moda della sta-
gione, secondo la pelliccia
di cui ha fatto acquisto.

La piccola famiglia d'un ambasciatore inglese presso
una delle sedi dell'Asia, che raggiunge, con questo
mezzo, la sua residenza.

Il più illustre medico d'Europa, chiamato al capez-
zale dello Scià di Persia, per una grave operazione
d'appendicite.

Un baronetto inglese, che ha scommesso di vedere

tutto il mondo, e che non vuol perdere metà della
sua vita, sballottato in un vagone ferroviario o col
naso schiacciato contro i vetri
di un *oublot* di una nave.

E' sogno?

E' realtà.

Perchè è realtà assoluta, indiscutibile e indistrutti-
bile, che io, che sono partito quattro ore fa da
Adalia, atterro in questo momento ad Aleppo,
avendo percorso una strada che i più moderni si-
stemi di locomozione, non alludo a quelli italiani,
impiegano a percorrere nor-
malmente almeno due giorni.

Perchè è realtà egualmente assoluta, indiscutibile e
indistruttibile, che, questa folla, che io vedo sotto
di me brulicante sul campo, impaziente di stringermi
fra le sue braccia, non vede in me e nella macchina,
l'avvenimento superiore, ma s'entusiasma perchè
sente che io sono uno dei loro, il primo forse di
loro, che gustò una gioia che,
domani, sarà gioia di tutti.

Sulle case bianche d'Aleppo, che dall'alto quasi non
si vedono, adagate in fondo ad una conca calcarea,
a ridosso di colline pietrose, imprimo, come su una
pagina bianca di un libro,
il suggello della mia ombra.

Compagna discreta, amica fedele per tutto il viaggio:
per la vita e per la morte.

CARTOLINE E FUCILATE

Ho già l'apparecchio sovracarico di bagagli e di benzina.

Ma all'ultimo momento mi sono deciso ancora ad accettare un grosso sacco di posta, che mi era stato portato sul campo qualche istante prima della partenza.

Poichè, normalmente, la corrispondenza partita da Aleppo, impiega, ad arrivare a Bagdad, circa un mese, essendo il deserto battuto da bande di predoni e senza una vera strada carovaniera, e poichè, generalmente, la corrispondenza partita da Aleppo non arriva quasi mai a Bagdad, non potei rifiutarmi di accettare quell'ultimo sacco di posta che avrebbe fatto il viaggio con me in poche ore.

Il trasporto della posta in quella tappa fu una vera ossessione.

Durante tutto il tempo della mia permanenza ad Aleppo, occhi e mani supplichevoli mi pregarono, continuamente, di accogliere a bordo la cartolina, la lettera, il piccolo plico per Bagdad.

Sembra che fra le due città, nonostante il disservizio postale, vi sia un affettuoso scambio di corrispondenza. Sono, in volo, seduto su un mucchio di lettere, e filo verso Bagdad attraverso un'aria di bufera e sopra un deserto rossiccio, dove la terra è screpolata dal vento in grandi fenditure.

Qualche cartolina, disposta da mani inesperte sull'apparecchio, si libera ogni tanto dal suo nascondiglio e mi viene a sbattere, con violenza, sul viso; turbina per un momento dietro la coda, poi plana a larghi giri su questa steppa, a perdita d'occhio, con un vasto senso di libertà.

Fa freddo.

Il sole è appena una macchia di grigio più chiaro nella massa plumbea ed uniforme del cielo.

Lascio a sinistra un gomito dell'Eufrate, calmo, immobile. È un semicerchio d'acqua stagnante: un largo occhio attonito, sbarrato sulla tristezza del deserto. Il deserto continua monotono, interrotto a tratti da piccole oasi di palme e d'arbusti.

Un'oasi più folta di vegetazione, dalle palme più verdi, indica l'approssimarsi della foresta, della vita vegetale, in questa distesa di sabbia.

Ma l'oasi corre via velocemente ed il deserto ricomincia.

Un cielo d'acciaio brunito, immobile, una distesa di dune.

Ancora qualche capanna nera, fatta di fango, solitaria, vicino a qualche ciuffo di palme, dove, nel mezzo, è un breve quadrato di terreno coltivato, e, forse, una sorgente.

Finalmente una distesa di colline ricche di un po' di verde.

Accelero ancora per sfuggire a questa pietraia che m'ha accecato gli occhi e intristita l'anima col senso del vuoto e del nulla.

M'abbasso per scaldare ancora il motore e per avvicinarmi ad un po' di natura viva, per vedere; e vedo, sul limite delle colline, altre capanne nere fatte a cono. Che sta a fare quì l'uomo? al di là delle piante, sul limite del deserto?

Mi sono appena fatta la domanda che, gli stessi abitanti delle capanne a cono, mi danno la risposta... Infatti vedo, vicino ad ogni capanna, un leggero balenio e la ben nota piccola fumata d'uno sparo di fucile. Quei predoni, o trogloditi, o romantici solitari, ci prendevano a fucilate. Quasi ad ogni porta di capanna un fucile lanciava la sua pallottola verso di noi. Essendo a bassa quota, vedo abbastanza distintamente altri uscire dalle tane, correre al cespuglio più vicino, appiattarsi e di là sparare.

Capannini ride. Comunque, siccome ogni collina va puntinandosi di fumate di spari, uso la solita astuzia di guerra, cercando lentamente quota e cambiando continuamente direzione, e così anche le fucilate e le colline sono rapidamente sorpassate.

Si sente ora l'avvicinarsi della vita.

Qualche prato, foreste, qualche tratto di terra, canapi coltivati.

Finalmente la lastra opaca del cielo s'è bucata in un punto sulla nostra destra e n'è uscito, improvvisamente, un sole rosso e feroce.

Una gran distesa di prati selvaggi, rotta dai grossi macchioni verde-scuro, dove, a tratti, luccica il Tigri che avevo perduto durante la trasvolata nel deserto. Sento l'approssimarsi di una grande città, che si manifesta con infiniti sintomi sul terreno: strade battute, ponti, giardini ed orti, piccole case rustiche; abbasso leggermente, perdendo gradatamente quota. Ho appena scavalcata una gran macchia di alti alberi, quando, improvvisamente, mi appare vicinissima una distesa di grandi dadi bianchi, sfavillanti sotto un fiammeggiare di cupole d'oro e di minareti vestiti di azzurro e di viola, fini e leggeri come grandi fumate.

Giro su quel grande incendio di sole sui marmi, cercando il campo.

Atterro in mezzo ad una partita di *foot-ball* fra ufficiali e soldati inglesi ed i nostri addetti a quella tappa, mentre una folla enorme e commossa si precipita sul campo.

Gente di tutte le razze e di tutti i costumi mi circonda, mi soffoca, e per poco non distrugge l'apparecchio nell'entusiasmo

Non mi riesce di scendere dalla fusoliera, tanto sono circondato ed avvinghiato per le braccia da questa gente fanatica.

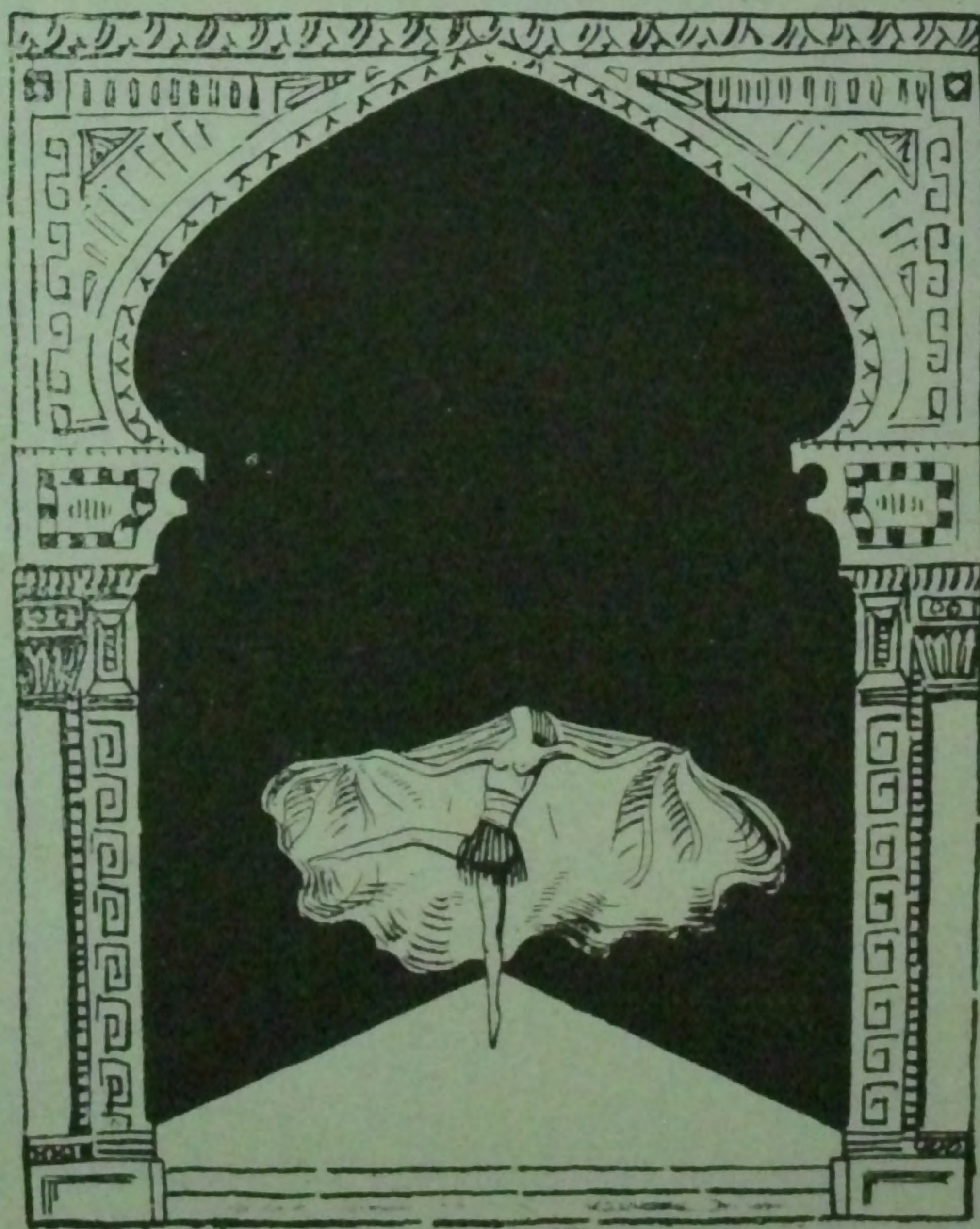
Un robusto tipo d'orientale, alto due metri, con aria di gran personaggio, ha afferrato la mia mano destra, se l'è portata sul capo, e, con tutta serietà, guardandomi negli occhi, mormora un lungo ringraziamento ad Allah, senza lasciarmi per un istante la mano, che tiene chiusa al polso fra le sue dita di acciaio, che non si spostano per un millimetro, nonostante i miei sforzi disperati per liberarmi.

Riuscito finalmente a svincolarmi le braccia, traggio di sotto il sediollo il sacco della posta, che m'era stato consegnato ad Aleppo, mi drizzo e lo agito in alto di fronte alla folla.

Fu un delirio: per poco non ci lasciai la pelle. Capannini, più piccolo e meno robusto, se la cavò peggio di me.

.
.

Per dei motivi miei particolari, e sui quali è inutile insistere, ricordo, con speciale soddisfazione e con un senso di nostalgia occidentale, la deliziosa notte che seguì a quanto sopra.





Fuori di Bagdad incomincia il deserto.
Si vola allegramente su tremila anni di storia.
Nulla di notevole.
Il clima è diventato afoso, l'aria è densa, ed il cielo
ha reso più pesante il
suo pallido azzurro.

Infatti, in queste condizioni generali d'ambiente, fatte
apposta per mettere in agitazione i nervi di un oc-
cidentale, anche il motore soffre.

Il motore non respira più bene, e sembra che rifiuti
quest'aria densa ed oleosa, per quanto, perchè riscal-
dasse meno, l'abbia liberato della inutile copertura
della *capote*.

Sotto di me, corre rapidamente un arido deserto,
triste, di colore biancastro, rotto a tratti da gra-
dini e fenditure, che ricorda, pel suo colore ge-
nerale di calce, quelle vaste zone che sono attorno
alle nostre città, nelle quali il piccone urbano ha
demolito le vecchie catapecchie lasciando il suolo,
per un buon tratto intorno, roseo e pieno di de-
triti, fra i quali spunta qualche magro
ciuffo d'erba e qualche sterile arbusto.

Uno di questi grandi prati, sui quali, generalmente,
è piantato un palo con un cartello: « *affittasi o ce-
desi a piccoli lotti* », rende, convenientemente ingran-
dito ed ancora con una certa approssimazione, l'idea
dello sterile e disuguale
deserto della Mesopotamia.

Pertanto questi terreni sono meravigliosamente storici.

Se appoggiassi il mio volo un po' sulla destra potrei
trovare le rovine di Babilonia.

Ma è inutile, per quanto faccia dei formidabili sforzi
retorici, per costringere il mio pensiero a qualche
cosa di molto serio e di molto storico, mormorando
fra di me: Ninive, Babilonia, il Tigri, l'Eufrate, ecc.,
non riesco assolutamente a trasportare il
pensiero indietro anche d'un giorno solo.

La guida attraverso il deserto non è difficile, perchè
la strada mi è nettamente segnata dal corso del Tigri,
fiancheggiato talvolta da una piccola ferrovia.

Un lago salmastro.

Il paesaggio cambia, rinverdisce dapprima: son poche
macchie d'erba, che si avanzano a mordere la terra
dura del deserto, poi gruppi di magre palme, poi
macchioni, ciuffi di alte erbe e palmeti, ed ora è
una meravigliosa vegetazione che mi
passa sotto, correndo via a perdersi.

Qualche indigeno, al mio avvicinarsi, si rifugia at-
territo nella sua strana capanna di fango indurito,
circondata da campi, altri fuggono come pazzi, cer-
cando scampo nella foresta vicina.

A poco a poco il Tigri s'è allargato, e, dilagando,
si rompe in piccoli estuari incrociati, come la maglia
di una gran rete.

Dobbiamo essere alla confluenza del Tigri e dell'Eu-
frate, poichè la regione si è fatta paludosa.

E' ora un pauroso paesaggio palustre, macchiato di
larghe chiazze dai riflessi oleosi e metallici.

Alte alghe, che si piegano dolcemente ai soffi della brezza del tramonto, isolotti di fango, acque torbide immote a perdita d'occhio. Un lembo di terra non ancora sommerso dalle acque, ancora coperto da una folta vegetazione vergine, difende la sua esistenza; ma è già inesorabilmente condannato, tutto corroso, slabbrato, franante, e mostra l'orditura bianca di grosse radici contorte, uscenti dall'acqua, in un ultimo spasimo di difesa.

Io volo bassissimo per sentire questa tristezza, che esala dalla distesa incolore di cose morte e di cose vive, immobili fra la morte.

Tutto muore rapidamente: frana e ruina.

Non è la corrente impetuosa che passa e trascina; è l'acqua immota dell'Oblio e della Noia che sale lentamente e sommerge.

L'apparecchio vola riflesso nell'acqua, mostrando le sue ruote capovolte: la sua ombra solleva stormi di bianchi pellicani, e mette in fuga qualche bufalo impaurito, che passa da un'isola all'altra, fendendo la palude e lasciando dietro di sé un triangolo di acqua torbida, che tosto si chiude e si stende.....

Striscio, a pochi metri d'altezza, su quest'acque storiche, che davvero sembrano racchiudere nella loro melma, tutti i misfatti d'una storia millenaria, tanto sono torbide e cupe.

Seguo la linea del fiume, nascosto da un alto palmeto, e, improvvisamente, superato di salto le prime case quadrate di Bassora, atterro a piena velocità sul campo provvisorio stabilito in quella città.



LA PIOGGIA

Trascorsi quattro giorni in compagnia degli ufficiali inglesi della città di Bassora, la più araba delle città del mondo.

C'erano nel cielo minareti bianchi e cupole d'oro, e nelle strade, sporche e strette, donne bendate e uomini ignudi.

L'emigrazione di grossi uccelli che lasciavano le paludi e passavano su la città lanciando alte strida, frequenti segni all'orizzonte di nebbie dense ed opache, qualche primo violento scroscio d'acqua, facevano presentire l'avvicinarsi della stagione della pioggia. Al mattino del 29 prendo quota sulla città, che rivedo, dall'alto, ancora coperta da una leggera foschia, bucata dalle punte aguzze dei minareti.

Dirigo il volo a sud, mentre cerco sulla carta la miglior via verso Bender-Abbas.

Il cielo, dapprima limpido, si va lentamente rannuvolando per l'addensarsi d'una nera caligine, che sembra sia stata imbevuta dallo spazio, come da una carta asciugante, tanto rapidamente ha coperto tutto l'orizzonte intorno.

Volo su un terreno paludoso, interrotto da qualche macchione d'un verde scuro, quasi nero.

Dirigo il volo guidandomi attraverso gli ultimi rami del delta del Tigri, solcati da una ferrovia che mi sembra di vedere a tratti attraverso la foschia, che comincia a coprire il terreno di sotto.

Seguo per oltre un'ora il terreno paludoso, poi, improvvisamente, come se tutta la nebbia che stagnava sulle paludi fosse salita rapidamente sopra di me, e ricadesse, mi trovo avvolto in una pioggia fittissima e d'inaudita violenza.

È un momento terribile, perchè la pioggia improvvisa mi ha intontito.

Ho gli occhi pieni di lacrime, tanto che non riesco più a scorgere assolutamente nulla sotto di me.

Tengo ancora istintivamente l'apparecchio in equi-

librio, e proseguo per qualche istante sulla stessa linea di volo; poi, passato lo stordimento causatomi dalla pioggia, mi abbasso, cercando di vedere qualche cosa attraverso la nebbia che mi circonda.

Ma non riesco a scorgere il terreno.

Mi sembra di volare attraverso una gran doccia di acqua, e tengo a mala pena la quota, regolandomi con l'altimetro.

Ho gli occhi che mi bruciano come trafitti da aghi, e, pel dolore, non posso tenerli aperti. Proseguo, mezzo accecato, a tentoni, a sbalzi di quota, attraverso quest'acqua che si precipita su di me con una violenza formidabile.

M'abbasso ancora, ma lentamente per paura di trovarmi improvvisamente davanti ad un ostacolo non visto.

Ma non vedo ostacoli, soltanto mi sembra che, ad un centinaio di metri al di sotto, la pioggia si fermi e si distenda su un piano orizzontale. Devo abbassarmi ancora fino a vedere le gocce di pioggia che rimbalzano, per potermi rendere conto che sono su una gran distesa d'acqua.

Un lago? Dove sono?

Ho la percezione angosciata della situazione: sono sul mare.

Non so dove ho lasciata la terra e da che parte, non so la strada che ho percorsa, non so la linea della costa.

Posso forse essere in alto mare, come a poche centinaia di metri dalla terra.

Vorrei, per un attimo solo, fermare l'apparecchio, per riflettere, per pensare, ma ogni minuto che passa io percorro qualche chilometro... Verso l'alto mare o verso la terra?

Capannini ha le mani premute sugli occhi, offesi dalla violenza dell'acqua, e non si è ancora accorto di nulla.

La pioggia continua a martellarmi gli occhi e il cervello e m'impedisce di ragionare, di ricordare, di ricorrere immediatamente alla bussola.

Se sono uscito da un braccio di golfo, sono ora certamente molto lontano dalla terra.

Allora, con un movimento istintivo, per una decisione improvvisa e non ragionata, disposto a giocare il tutto per il tutto, piego l'apparecchio su un fianco e faccio uno stretto giro di vite, cercando così, con un rapido dietro-front, di riportarmi, in direzione opposta, lungo la strada già percorsa.

Se il giro è riuscito esattamente, sono salvo, perchè dovrei ritrovare, dopo qualche minuto di volo in questa direzione, il punto dove ho abbandonata la costa.

Se non ho girato esattamente, sono nelle mani di Dio. Capannini si scuote a quel brusco giro, eseguito facendo perno su un'ala, e si guarda intorno. Non so che cosa possa aver pensato quel ragazzo nel trovarsi improvvisamente a volteggiare sul mare, ma gli son grato di non essersi voltato per non aver dovuto scorgere il terrore in fondo ai suoi occhi.

Proseguo cercando di tenere una linea dritta.

Mare, mare.

Poi una cosa favolosa, mostruosa, per un uomo nelle mie condizioni, che cerca disperatamente un lembo di terra: un ciuffo d'alberi uscente di pochi metri dal mare.

È un sogno, è il mio desiderio di alberi, di terra che mi fa sognare?

Proseguo e trovo un altro albero solitario, poi altri, qualche macchione, qualche cespuglio.

Tutti in linea, come una strada tracciata sul mare.

Due, tre, linee d'alberi parallele..... urlo la parola nella bufera: «una spiaggia, una costa!».

Ho un senso di riconoscenza e di dolcezza verso qualcuno.

Sensazione presto superata.

Seguo la linea d'alberi senza perderla un solo istante di vista, cogli occhi che mi bruciano.

Capannini s'è voltato e sorride. Un sorriso di soddisfazione fatto da un'orribile maschera d'uomo, un viso gonfio, violaceo, dagli occhi lividi...

Gli alberi si sono raffittiti, vedo ora anche qualche lembo di terra.

Il terreno paludoso, collocato forse al livello del mare, all'improvvisa pioggia s'è allagato completamente. L'acqua ha superato e rovesciato quei pochi centimetri di dislivello della costa sul mare, ed il mare è entrato e s'è internato nella palude per parecchi chilometri.

Una lontana foresta. Qualche rialzo di terra. Tanti alberi e cespugli.

Intanto piove sempre ch'è un martirio; ma, se non l'ho ancora passato, dovrebbe essere prossimo il campo inglese di Buscir.

Vedo fra gli alberi, nella palude, una strada ferrata che seguo a quota bassissima per non perderla di vista, fino a che scorgo un lungo tratto di terreno libero dalle acque, sostenuto da palafitte.

Il terrapieno unisce la costa ad un'isola, che, da quel che m'era stato detto, dev'essere Buscir.

Infatti, dall'isola, si alzano delle fumate, nelle quali riconosco le indicazioni internazionali per accennare un campo d'atterraggio all'apparecchio in pericolo. Sfioro alcune case europee ed atterro sul campo in uno scroscio d'acqua più violento ancora degli altri. È l'ultimo! Perchè siamo ricoverati fraternamente dagli inglesi.

Ma l'elica dell'apparecchio, straziata dalla pioggia, ha sofferto, ed è tutta corrosa ai bordi e slabbrata, come se infiniti piccoli denti l'avessero rosicchiata.

.
.

Se è incominciata la stagione della pioggia sul Golfo Persico, temo che dovrò restare molto tempo su quest'isola di fango, coperta di strani fiori azzurri, puntellata da palafitte perchè non crolli nel mare.

Piove rabbiosamente. Non si vede nulla intorno. Ma questo wischi è di ottima marca inglese...

IL CIMITERO DE- GLI AREOPLANI



Il terzo giorno, approfittando di una breve sosta di pioggia, ripartii in volo da Buscir verso Bender-Abbas. Le prime difficoltà incominciarono subito alla partenza, perchè il terreno paludoso, trattenendo le ruote dell'apparecchio, che v'affondavano fin quasi al mozzo, m'impediva di raggiungere la velocità necessaria per alzarmi.

Ma l'elica, i cui bordi erano stati bene affilati da Capannini in quei giorni d'attesa, morse bene anche questa volta.

E lo S.V.A., con un'improvvisa impennata, s'alzò dal pantano, come un grande uccello di palude..... e restò tale purtroppo per tutta la tappa, perchè affaticato dall'aria umida, terribilmente soffocante, sovraccarico di bagagli e di benzina per la lunga tappa, stanco della gran pioggia dei giorni prima, non riuscì a salire a grandi quote.

Inutilmente lo spronai, tentai di drizzare il volo sforzando a strappi i timoni ed il motore, o costringendoli progressivamente ad uno sforzo sempre maggiore, per tentare di salire almeno oltre i 1500.

Fu inutile.

Lo volevo falco per lanciarlo su certe montagne gialle che vedevo in lontananza sbarrarmi la via con degli alti gradini rocciosi, ma restò anitra di palude per un buon tratto di strada.....

.
.

Appena lasciato il pantano di Buscir, seguo un primo tratto di costa, mentre cerco sulla strada la rotta ed oriento la bussola, che m'indica che filiamo direttamente verso l'Equatore.

C'è infatti un terribile caldo umido e snervante.

Per raggiungere Bender-Abbas, la carta mi indica due vie: o seguire tutta la costa lungo il Golfo Persico, o sorvolare il promontorio, che è tra Buscir e Bender-Abbas, con volo diritto, attraverso le montagne.

La prima via è pericolosa, perchè la costa è infestata da bande di ribelli armati di fucili e di due mitragliatrici prese ad un areoplano inglese abbattuto pochi giorni innanzi, ma è di facile orientamento. La seconda è più breve, attraverso montagne disabitate. Poichè l'apparecchio non vuole salire, per sfuggire alla fucileria dei ribelli, scelgo quest'ultima rotta, buttandomi attraverso i monti, che visti ora da vicino, non mi sembrano poi tanto alti, e ne attacco i primi gradini di granito muschioso.

La breve zona verde è presto sorpassata, e sono costretto a buttarmi nelle valli, saltando le prime catene di monti nei punti più bassi tra un picco e l'altro.

Una catena di alti torrioni rocciosi, disposti come un muro di difesa di una fortezza, mi sbarra il passo; ma riesco ancora a girarli, passando attraverso un valico, ed a buttarmi nella vallata successiva, dove infilo un lungo corridoio fra i monti, che ha esattamente la direzione del mio volo.

È una valle stretta e profonda, dalle pareti lisce e diritte, talvolta a strapiombo su un fondo tutto rotto, aspro, pieno di crepacci e detriti di pietra caduti dalle pareti laterali.

Non un filo d'erba, non acqua nel fondo cupo del vallone.

Il favoloso corridoio, bianco giallastro, scavato nella pietra viva, luccica con riflessi oleosi e continua

con una uniformità ossessionante; talvolta si restringe,
talvolta ha giri improvvisi.

Allora, per la velocità piuttosto forte alla quale cammino, ansioso di togliermi da questa conca di pietra gialla e lucente, coll'occhio allucinato da queste due linee parallele che continuano a corrermi inesorabilmente a fianco, esasperato da un fondo rotto, spezzato, che, visto così rapidamente, dà l'impressione di una lunga serie di disegni geometrici saltellanti, ho l'impressione che le due linee laterali di monti si muovano per cercare di schiacciarmi fra di loro.....

Mi sembra di giuocare col monte a non lasciarmi chiudere nella stretta delle sue gole, ch'egli stringe sul mio cammino.

Vedo ora infatti i muraglioni laterali che lentamente incominciano a muovere, poi s'accostano l'uno all'altro, gonfiando entrambi nello stesso punto, cercando di afferrarmi e stritolarmi fra di loro; ma, con leggero movimento sulla leva dei gas, accelero pazientemente riuscendo a sfuggire alla stretta.

Il corridoio serpeggia nel ventre della montagna. Fa caldo.

Ecco che quelle immobili pareti cercano di strozzarmi lì, nell'angolo oscuro di uno svolta.

E continua questa corsa favolosa dentro il ventre della montagna, in questo mobile budello giallastro che si contorce, gira, spasima.

Finalmente s'è chiuso, ma ancora questa volta ha sbagliato il colpo! perchè s'è chiuso troppo presto, prima ch'arrivi io.

Infatti, in uno svolta, mi trovo improvvisamente la strada sbarrata da un'alta muraglia di rocce che mi chiude il cammino, come una porta messa attraverso il vallone.

L'ostacolo mi si è parato dinanzi, in uno svolta della vallata, e non ho assolutamente più tempo di far quota per saltarlo.

Cerco una via laterale, una valle, per aver tempo di salire, o per evitarlo.

Non mi è possibile uscire da questo corridoio dalle pareti dritte e senza interruzioni.

Calcolo: sui due fianchi un gradino di montagne alto oltre 1000; di fronte, a meno d'un chilometro, un ostacolo alto forse 800 o 900; io a 500 metri di quota al massimo e non ben sicuro che l'apparecchio mi risponda.

Non c'è altra via: salgo ancora per 200 metri, avvicinandomi pazzamente all'ostacolo, poi butto l'apparecchio sul fianco, ed in un mezzo giro di vite lo porto nella direzione opposta a quella di prima, e così rifaccio la strada già percorsa, cercando quota.

L'apparecchio ora risponde bene.

Ritorno indietro per qualche chilometro, poi giro *caprando*, ripeto la strada e mi trovo sulla ciclopica porta che mi sbarrava il passo, ad una quota di oltre 1000 metri, e la sorvolo.

Poi salgo ancora.

Faccio immediatamente il proponimento di non più giocare all'allegro gioco di farmi strozzare dai monti in fondo alle valli.

Uno spettacolo orrendo e magnifico!

Una gran tavola bianca, di granito, a perdita d'occhio, rotta da crepacci, screziata in ogni senso da fenditure profondissime, sul fondo delle quali i detriti hanno formato dei cumuli aguzzi di macerie.

Il genio favoloso e millenario che deve avere una volta scosso questo tavoliere di granito, squassandolo e rigandolo di fenditure con un pugno, come un colpo di pietra scheggia una lastra di vetro, sembra presente e ridere coi suoi bianchi denti aguzzi nel buio dei crepacci.

Pel capo le solite riminiscenze dantesche che vengono a chiunque in simile occasione.

Anche l'ottimo motore cresce di potenza per sfuggire allo spettacolo pauroso.

Capannini sembra un po' scosso, e guarda in basso con una certa diffidenza, poi allunga lo sguardo all'orizzonte per tentare di scorgere la fine di questa maledetta pietraia.

Ecco, che s'incomincia a scorgere in lontananza dapprima una leggera nebbia, tenuissima, come un fumo diffuso di evaporazione, poi, come in un sogno, del verde, una pianura.

L'altipiano stava per finire e precipitava improvvisamente, con tre grandi gradini uguali sulla pianura. Degli alberi, un lago, un largo solco di prati attraverso una foresta.

Abbasso leggermente e mi dirigo sul lago limpido e tranquillo, circondato da prati verdi.

Scendo l'ultimo gradino dell'altopiano.

.
.

Cari amici, che avete tanto insistito perchè io pubblicassi queste mie note di viaggio, io ho il dovere di avvertirvi che ora vi racconterò cose terribili.

Io non voglio ricompensare il vostro affettuoso interesse col tentare di darvi istanti d'angoscia; vi prego perciò, prima di continuare a leggere, di pensare che io ora scrivo tranquillamente questa cartella nel mio studio, nel più tranquillo paese del Veneto, mentre fuori fiorisce nei campi la primavera...

.

Quel terribile istante è ormai passato.

Il ricordo di un attimo di angoscia mortale nel centro dell'Asia è lontano, l'impressione si attenua.

.

Scendo l'ultimo gradino dell'altopiano.

Un attimo di silenzio assoluto.

Il motore ha piantato senza un colpo di *ratée*.

L'elica s'è fermata vibrando, come se due mani l'avessero afferrata alle pale.

E quelle due mani, che si sono attaccate all'elica, ora piegano l'apparecchio in avanti e lo trascinano vertiginosamente verso terra, facendolo girare su se stesso. Poi lo squassano, lo sbalzano e lo ripigliano.

Un attimo di silenzio angoscioso.

Poi il motore riprende a battere normalmente, l'apparecchio dà uno sbalzo in alto come se uscisse da un mezzo elastico e denso.

Capannini s'è voltato indietro sbalordito.

Salgo, fuggendo quelle montagne, quei sassi, il lago allettatore.

Nel voltarmi, per vedere il luogo maledetto, scorgo, sulla sponda del lago, un apparecchio capottato dalla sagoma d'areoplano inglese.

Se ne stava capovolto, il ventre e le ruote in aria, vicino all'acqua verde, tra le grandi foreste, ai piedi dell'altipiano, enorme, bruno di ferro nel sole che incominciava a cadere. Il cadavere dell'apparecchio sembrava quello di un essere di vita, un nano della terra, caduto rotolando, nel tentare la scalata del gran monte.

Foreste, prati, fiumi, capanne, terreni coltivati.

Bender Abbas.

Atterraggio felice.

.

Bender-Abbas, ore 22.

In una serata in mio onore, con ottimo *champagne*, con cattiva musica, in un ambiente cosmopolita, mi vien presentato un capitano inglese.

Cap. ingl. — Capitano Mattwes.

Io — Tenente Ferrarin. Fortunatissimo.

Cap. ingl. — Oh! Molto più fortunato di me!

Io — Io?

Cap. ingl. — Oh! certamente. Molto fortunato, non avete visto il mio apparecchio sulla sponda del lago, dopo la montagna?

Io — Ah si! Era il suo? È un fenomeno di incrocio di correnti terribili.

Cap. ingl. — Molto terribile! Ed a voi? No?

Io — Anche a me. Mi sentii prendere e precipitare, per fortuna il motore riprese subito.

Cap. ingl. A me no. Non riprese. Voi avete un ottimo apparecchio e un ottimo motore. Tutto italiano?

Io — Sì, tutto italiano.

Cap. ingl. — Io ritornerò un'altra volta, con un altro apparecchio, per passare su quel lago.

.

Bender Abbas - Ticiambur

Partenza da Bender Abbas ai primi chiarori dell'alba.

Avendo deciso di saltare la tappa di Ticiambur, sforzo l'apparecchio per approfittare di queste prime ore del mattino, quando il cielo è pallido e l'aria non ancora infuocata, ma dopo un'ora e mezza di volo, Capannini mi avverte che il motore riscalda e mi garantisce che, in quelle condizioni, non sarei arrivato nemmeno a Ticiambur.

Decido di ritornare a Bender Abbas, dove atterro e tolgo la capote al motore che applico sulla carena del carrello.

Riparto.

Col motore che respira assai meglio, ripeto la strada già percorsa, in condizioni normali fiancheggiando un terreno di natura vulcanica, ondulato di colline coniche, squarciate da antichi crateri.

Dopo le colline incomincio la lotta con la sabbia, il più terribile nemico del mio viaggio.

Moralmente sono ben preparato alla lotta, per quanto abbia saputo che aviatori inglesi sono stati altra volta costretti ad atterrare sulla spiaggia, abbattuti dalle turbine di sabbia; ma il motore, già senza capote, come poteva combattere contro un'atmosfera piena di pulvisco e contro colonne formidabili, che, alzate dal monson, salite contorte fino a quota altissima, ricadevano poi in pioggia fittissima di sabbia, che velava tutto l'orizzonte?

Fuggo la lotta buttandomi sul mare.

Capannini investito dagli spruzzi d'olio bollente che sfuggono dal motore, non può difeso dalla capote, e pel calore infernale che c'è a bordo sviene. Io riesimo versandogli alcune gocce di cordiale della mia boraccia sulle tempie, perché l'alcol, evaporando rapidamente al forte vento, gli dà per qualche istante una sensazione di freddo.

Ma il mio bel gesto è male ricompensato poiché, ancora mezzo svenuto, afferra con mano convulsa la bottiglia che gli tengo presso alla fronte, me la strappa di mano e se la vuota d'un fiato. Che mancanza di disciplina !!!

Sono senza un litro da bere.

Capannini è mortificatissimo di quello che ha fatto, ~~almeno~~ e si dispera al punto che devo assicurarlo che non ho affatto sete, ma non riesco a farglielo credere. Temo che fra qualche minuto non potrò più reggere l'apparecchio. Mi sento debole e gli occhi si chiudono. Non soffro più il ~~calore~~ ma ho tanto sonno.

Un mucchio di capanne sulla costa, circondate da trincee e retic
un breve campo libero
atterro

Tscianbur

Un pergo di deserto sulla costa riparato dall'altro deserto dai tre ordini di reticolati. Tre piccole case in muratura, un mucchio di capanne di paglia, foracchiate dalle fucilate dei ribelli persiani.

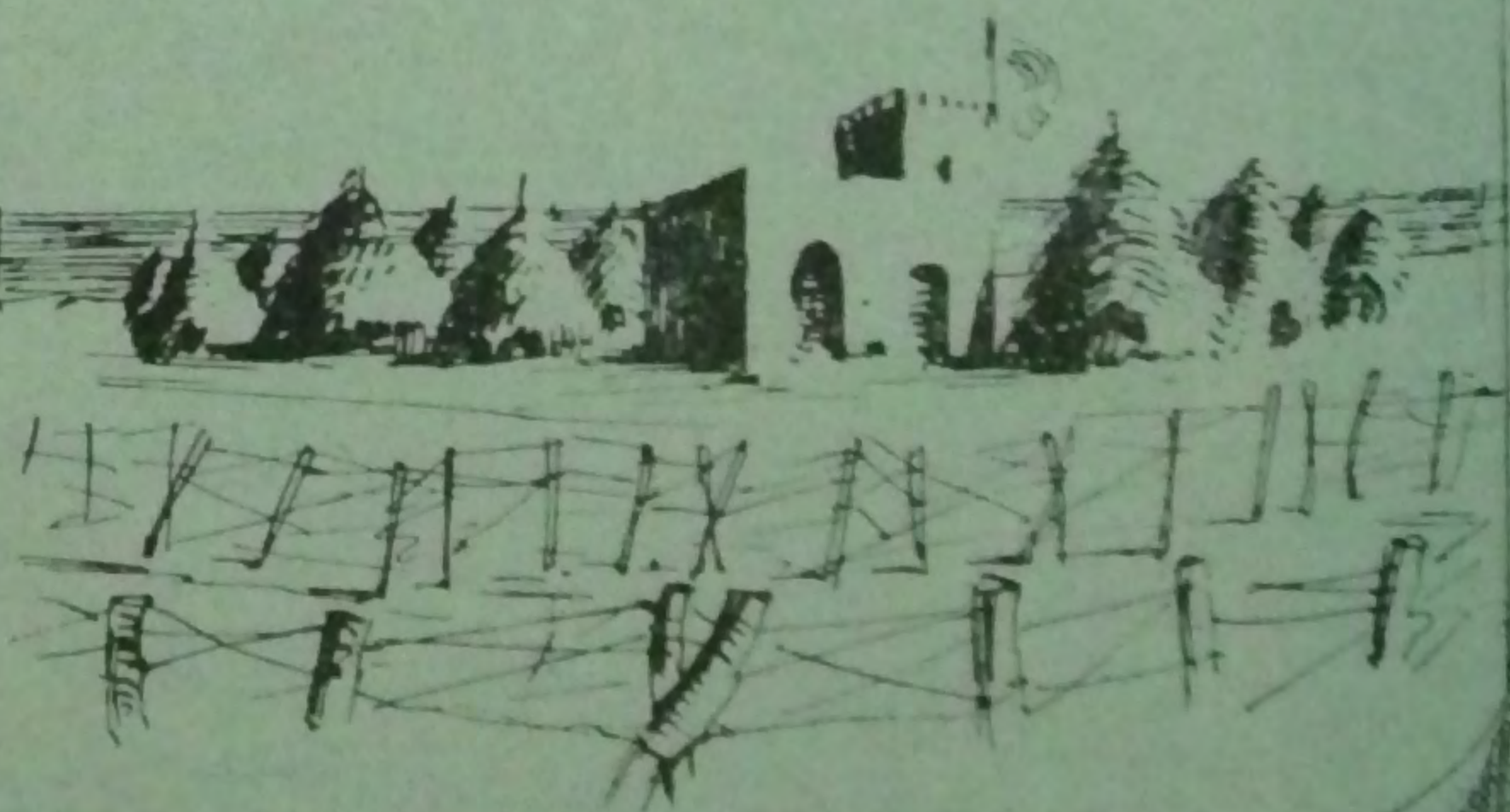
Ma perché disputarsi a fucilate dei mucchi di sabbia?

Da una parte il mare azzurro pallido, solcato dal balenio delle pinne lucenti degli squali.

L'orizzonte è sempre coperto da nebbie bianche d'evaporazione.

ne
Sono uscito nella notte lungo le trincee, dove vegliavano le sentinelle di un reggimento indiano, che si parlavano ogni tanto loro voce con dei gridi gutturali - qualche fucilata perduta. Mi venne di lontan in cielo, fiso come il lume di una lampada ad olio -

L'aurora stanca del mare, senza risonanza



PRIGIONIERI

« Giovane amico attento, monzone terribile! Non partire! ».

Mi aveva detto un ufficiale inglese.....

.
.

Infatti, al mattino dopo, sono già in volo.

Il monzone, il terribile vento periodico di queste regioni, s'è alzato prima di me, e m'aspetta già in alto.

Lo vedo di lontano all'orizzonte, come una grande bruma scintillante.

Colonne di sabbia salite in alto, contorte a spire, come trapani che volessero bucare il cielo, sostano affrante, diffondendosi per l'aria, scomponendosi e

ricadendo in vaste nuvole meravigliose,

irradiate dal sole, scintillanti d'argento.

Cerco di buttarmi sulla destra, verso il mare, ma una corrente impetuosa di vento, a raffiche intermittenti, mi ricaccia sulla costa.

Anche l'aria sul mare, per parecchi chilometri dalla spiaggia, è impregnata di sabbia.

Non c'è via di mezzo e devo dare battaglia.

Un'enorme colonna si ferma sotto di me, stanca di salire.

Ma non è ancora dileguata l'ultima nube, che un'altra, che non ho potuto scorgere perchè nascosta dalla prima, mi si para innanzi, m'investe sibilando,

mi prende nelle sue spire

e mi rovescia su un'ala.

Raddrizzo.

Il primo attacco di monzone è passato e mi ha lasciato intontito, con la gola piena di sabbia e con gli occhi che bruciano.

Prevedo che la battaglia sarà aspra.

Capannini che è davanti, vicino al motore, è stato più colpito di me, ed ora deve soffrire terribilmente.

Vedo le sue spalle sussultare e la sua testa, ogni tanto, rovesciarsi indietro, cercando, col movimento della bocca del pesce in agonia, una boccata d'aria meno rovente. Con un gesto rabbioso delle mani

si strappa il colletto

della giubba da volo.

Intanto, sotto, sulla spiaggia, si formano le colonne di sabbia, di cui, alcune, salgono soltanto qualche centinaio di metri e poi ricadono, altre vanno altis-

sime, s'incontrano in cielo fra

di loro, cozzano e precipitano.

Riesco ancora ad evitarne due, che ho potuto vedere formarsi lontano, sotto di me, poi anche il mio motore mi abbandona.

Vedo Capannini accennare disperatamente al motore, balbettando, con voce roca, delle parole che non riesco a comprendere.

Eppure, se il motore mi rispondesse, alzandomi ancora qualche centinaio di metri, potrei forse trovare un po' d'aria libera; ma sento che qualunque sforzo io chiedessi ora al mio motore, sarebbe strozzargli colle mie mani quei rantoli, coi quali ancora prolunga la sua vita, che non può durare a lungo, se

queste condizioni di temperatura non mu-

tano e se questa sabbia non libera il cielo.

Un sibilo acutissimo, un rantolo di motore.

Capannini si butta con la testa fra le ginocchia.

Un risucchio d'aria.

L'apparecchio si piega su un'ala e cade di 200 metri di quota. I comandi sono duri ed insensibili, folate di sabbia rovente mi battono sul viso... un balenare d'acciaio, uno sflogorio di polvere multicolore, che nasconde il suolo di sotto, altri due giri di vite...

Raddrizzo ancora.

Devo essere stato preso, nel cozzo di trombe di monzone.

Finalmente il vento mi dà un momento di tregua, che, purtroppo, mi offre l'unico conforto di poter giudicare la situazione disperata, perchè m'accorgo di volare ora su un terreno nelle mani dei ribelli persiani, in guerra cogli inglesi, dove l'atterrarvi sarebbe pericoloso.

La breve tregua è finita.

Colonne di sabbia escono dalla terra come dita ritorte di una mano, cercando di avvinghiarci.

La terra ci vuole, si gonfia, si contorce, sale in vortici per raggiungerci.

Capannini s'è definitivamente accasciato.

A me brucia la gola come per una scottatura, e dinanzi agli occhi e nel cervello vuoto mi passano e ripassano, lentamente, dei grossi cerchi bianchi, che mi danno un senso di stordimento.

Ho visto un'altra tromba formarsi a terra, e salire dinanzi a noi, e sono riuscito ancora ad evitarla... Io ho sonno.

M'invade una stanchezza quasi dolce, sento il bisogno di abbandonarmi a questo calore per riposare, e di chiudere gli occhi.

Grosse gocce di sudore, che mi colano dalle tempia, vaporizzandosi rapidamente, mi danno ora un senso di freschezza che mi fa piacere.

Non so perchè mi ritorna con insistenza alla mente una fresca fontana, lungo una strada del mio paese, dove mi sono dissetato una volta da bambino, in un giorno di grande arsura.

La battaglia sta per finire.

Già non c'è più difficoltà nel volo.

Mi sembra ora di essere entrato in una chiesa immensa e di volare, tranquillamente, tra una colonna e l'altra.

Non sono forse colonne queste che salgono dalla terra?

Colonne tra la terra e il cielo?

L'apparecchio scivola dolcemente tra l'una e l'altra, aiutato dal vento.

Non voglio cozzare contro le colonne, ma, da qualche tempo, è così facile la guida ed i comandi ubbidiscono senza sforzi... potrei anche chiudere gli occhi e riposare.

Sento distintamente una goccia di sudore freddo, che mi scende da una tempia, rigandomi una guancia... chiudo gli occhi.....

Un attimo di silenzio assoluto.

Il motore ha piantato.

L'improvvisa sensazione del pericolo fa sobbalzare Capannini e sussultare me, che stavo per svenire. Ancora con un senso di rimpianto, come chi è bruscamente svegliato da un sonno appena incominciato, afferro ruvidamente i comandi e raddrizzo l'apparecchio, che incominciava a cader su un'ala, poi lo piego verso terra.

Sono ben sveglio.

Tento allungare la discesa, cercando un terreno di atterraggio, ma non vedo altro che un mare di sabbia lucente, nel quale l'apparecchio affonda, planando dolcemente.

Improvvisamente, a pochi metri di sotto, vedo la massa scura del terreno.

Un albero mi passa di fianco sfiorando l'ala, riesco a richiamare in tempo per saltare un filare d'alberi più bassi, e fermo rudemente su un prato, a pochi metri da una siepe di spini, senza rompere.

Una raffica di vento investe l'apparecchio già fermo, e tenta ancora di rovesciarlo, lo scuote rabbiosamente e lo butta contro una siepe.

Poi tutto si calma.

Un senso ampio di riposo: un prato riarso, limitato da un filare d'alberi, in lontananza una capanna come quelle dei nostri contadini nelle vigne, e, oltre ancora, dei mucchi di paglia a cono.

Un meriggio calmo in una campagna dell'agro romano. Questa magnifica calma, è, purtroppo, subito interrotta da urla e schiamazzi.

E' una folla di piccola gente, con faccie scimmiesche, che si precipita verso di noi, sbucando di sotto gli alberi, dalle capanne lontane, da ogni parte, e che ci è attorno e ci circonda, lanciando delle aspre grida.

Qualcuno s'avvicina per toccarmi, ma un pugno sul viso lo ricaccia nella turba, che si raggruppa titubante dall'altra parte dell'apparecchio.

Capannini corre al velivolo, cercando di prendere quelle due rivoltelle che abbiamo; ma ci trova, al suo posto, seduti sui bagagli, una mezza dozzina dei più magri di quegli indigeni, che mettono tutto a soqqadro per osservare ogni cosa, ridendo con una curiosità infantile.

Per timore di peggio, Capannini resta di sotto a guardarli, senza parlare e senza muoversi.

La turba si raggruppa e mi viene di nuovo incontro, con aria più curiosa che ostile, come se volesse esaminarmi minutamente, con quella stessa curiosità e diffidenza, con la quale, uno di loro, che vedo arrampicato al mio posto, guarda la mia carta di volo.

Altro scambio di pugni, altre urla, altri schiamazzi. Poi tutto si calma.

La folla si butta a terra, col senso del più grande rispetto, all'apparire di un grande essere ignudo,

che arriva galoppando su un cavallo bianco, seguito da una folla multicolore, e che ha tutta l'aria di essere una persona importante. L'essere ignudo, che ferma il suo cavallo d'un colpo solo, dinanzi a me, facendolo scivolare sulle quattro zampe, è un'orribile megera, alta due volte più di me e quattro volte più de' suoi sudditi, d'età indefinibile, di sesso appena evidente, con braccia da facchino e con piccoli occhi feroci.

La situazione, ora, cambia d'aspetto. Vuoi incoraggiati dalla presenza reale, vuoi per fare i forti dinanzi ad una donna, tutti i piccoli uomini che mi sono attorno e che, fino ad ora, hanno dimostrato di non volermi tanto male, nonostante la mia distribuzione di pugni, si precipitano su di me, mi afferrano brutalmente e mi tengono stretto per le braccia.

Intanto... chi ha ricevuto i pugni, si vendica. A Capannini deve succedere quasi la stessa cosa, perchè lo vedo dibattersi, urlando al cielo delle fioritissime espressioni romanesche.

Altro istante di tregua e di silenzio. Siamo prigionieri dinanzi alla regina, che ci osserva pensosa: poi si decide, e, con un bel gesto imperativo, indica al suo popolo i mucchi di paglia lontani.

Il corteo s'incammina. Davanti cavalca la regina sul cavallo bianco, che scalpita, circondata da una dozzina di dignitari dalle chiome adorne di penne variopinte e ricoperti di grossi amuleti di vetro; dietro è la turba della plebe urlante e miserabile, che ci tiene prigionieri.

Ci avviamo verso i mucchi di paglia a cono, che sono capanne di paglia e fango indurito, attraverso dei prati brulli, per una specie di strada polverosa, guardandoci di sfuggita negli occhi come bestie prese al laccio.

Eppure, per quanto questo corteo sia imponente, è tanto ridicolo che non ho il menomo timore per quanto potrà accadere, ed ho quasi voglia di ridere. All'ingresso del paese, osservo che non vi sono nè donne, nè bambini.

Dev'essere una tribù errante, che ha eletto regina l'unica sua donna; la quale ora si ferma per vederci passare, poi ripete il gesto regale di prima, indicandoci una capanna, dove siamo sospinti con tanto mal

garbo, che andiamo a cadere su un giaciglio di paglia umida, mentre la porta di legno si richiude dietro di noi, con un colpo secco.

La capanna riceve luce da un'apertura quadrata, aperta su un lato in alto, ed è larga appena qualche metro, ma è fresca e vi si sta quasi bene.

« — Ed ora, sior tenente? — Ma... quì almeno fa fresco... — Sono cannibali questi? — Non credo, ad ogni modo, non lasciarti sfuggire una parola d'inglese... — Non ne so nessuna; ma, se non arrivava quella donna, gli altri non erano poi tanto cattivi. — Ah! le donne... Speriamo che non guastino il motore, per vedere come è fatto dentro. — Per un po' di tempo non potranno toccarlo, perchè è rovente... Brutta avventura! — Già, partire da Roma per finire il viaggio in una capanna di fango... — Cosa fanno fuori? — Non so... ».

Credo che fuori stiano decidendo della nostra sorte, perchè, da un buco della sgangherata porta, vedo la tribù, seduta per terra attorno alla regina ed ai suoi dignitari, discutere animatamente come per prendere una importante decisione.

Ma ecco che la seduta è terminata, ed anche la decisione, a nostro riguardo, dev'essere stata presa, poichè vedo la turba alzarsi ed avvicinarsi verso la nostra prigione.

Ed ora?

Appena giunti dinanzi all'uscio si fermano e si dispongono sul piccolo piazzale, di fronte alla nostra catapecchia, formando due cerchi concentrici, poi, sotto quel gran sole, sul piazzale polveroso, dinanzi alla porta chiusa della nostra prigione, attraverso le fessure dalle quali Capannini ed io stiamo spiando, incominciano una danza furiosa in giri vorticosi.

Le danze si acquetano e la turba, diventata improvvisamente silenziosa, si avvicina alla capanna. Oggi è, decisamente, la giornata dei grandi schiamazzi e dei grandi silenzi.

Un momento di dubbio, infine s'apre cautamente la porta, ed entrano nella nostra prigione, la regina, i dignitari e tutti i sudditi che ci possono stare,

mentre gli altri restano fuori e riprendono le loro danze vertiginose, al suono cadenzato di un tamburo.

Mi sembra che questo sia un momento molto importante per noi.

Infatti, la regina incomincia a rivolgermi delle domande, in una lingua perfettamente sconosciuta, alle quali rispondo in italiano, in francese e in spagnolo, senza alcun risultato.

Il colloquio procede per qualche tempo in questo modo. Ma poi le cose minacciano di farsi gravi, perchè la turba, ad ogni nostra risposta, s'offende e s'inferocisce.

Mi sembra di notare, talvolta, nelle loro domande qualche lontana reminiscenza di parole inglesi, ma, ad ogni modo, sapendo queste tribù in lotta continua cogli inglesi, non voglio, per ora, provare quella lingua, neanche per dichiarare che sono italiano.

Le cose s'aggravano, anche perchè non mi è possibile indovinare lontanamente qualche cosa, neppure attraverso i gesti, perchè, i miei interlocutori, non accompagnano la parola col gesto, ma parlano a scatti, senza modificare l'espressione del loro viso.

La turba è giunta ormai vicino al massimo del suo furore, e sento che fra pochi minuti questo scoppierà con dei risultati che non riesco a prevedere.

Ma un'altra parola ho notato sovente nei loro discorsi, ripetuta in tono interrogativo, od urlata forte con ammirazione:

« Bulgar? Bulgar? ».

M'aggrappo ad una speranza ed incomincio a gridare anch'io: « Bulgar, Bulgar! ».

Al gran pandemonio che incominciava a rumoreggiarmi ferocemente intorno, succede un'altro istante di quei silenzi speciali di questa giornata.

La folla diventa attenta alla mia voce, e mi guarda stupita e con una certa ammirazione, allora insisto: « Bulgar, Bulgar! ».

« Sì, signori, sono bulgaro: nemico accerrimo degli inglesi; bulgaro, bulgaro! », e coi gesti tento di esprimere un odio terribile verso gli inglesi, miei buoni amici, e che mi furono tanto cortesi in tutto il viaggio.

Raggiungo il massimo del successo quando urlo qualche parola in tedesco.

La turba si commuove, e si scosta con senso di ammirazione e di rispetto.

« Dài, Capannini! grida: bulgaro, bulgaro! », E Capannini urla.

L'effetto è tanto meraviglioso, che ora sento l'obbligo di darmi dell'importanza e di prendere un'aria di dignità offesa, che aumenta la confusione nella folla, la quale, si apre al nostro passaggio, mentre usciamo dalla capanna con passo bulgaro.

Intorno incominciano le danze. Questa volta di gioia perchè sono bulgaro, alleato ai tedeschi durante la guerra, loro protettore nella lotta d'insurrezione contro il nemico comune: l'inglese.

Ci avviamo di nuovo verso l'apparecchio, accompagnati dalla turba danzante, dando la destra alla regina, alla quale mi sento il dovere di rivolgere qualche complimento.

Di lontano vediamo l'apparecchio dove l'avevamo lasciato, vicino alla siepe di rovi.

Con ansia, quasi con terrore, ci avviciniamo al nostro compagno di volo, che, per fortuna, non è stato toccato, ma ha soltanto a bordo un po' di disordine nei bagagli e negli strumenti di volo.

Il motore è intatto ed il guasto, dovuto al troppo calore, è facilmente riparabile.

Incominciamo la riparazione mentre la folla intorno riprende le sue interminabili danze, che aumentano man mano d'intensità, poichè la musica ora è battuta non più sul tamburo, ma sulle ali spesse del mio apparecchio, che mandano un suono cupo e rimbombante.

La folla degli indigeni, felice di questo nuovo strumento, così grosso e risonante, s'inebria in giri rapidissimi, mentre io mi siedo all'ombra del mio apparecchio, di fronte alla foresta che s'incendia dei primi raggi del tramonto, sorvegliato dallo sguardo dolce d'amore della femmina che è felice di contemplare un aviatore bulgaro e che forse volentieri...

Ah! no, perdio! piuttosto morire schiacciato contro il suolo da una raffica del monzone di stamane, sepolto sotto cinquanta metri di sabbia! Capannini lavora intorno al tubo di conduttura della benzina.

Felice, stanco ed assetato, in un momento d'entusiasmo, entro anch'io nel giro di danza e ballo, intorno al mio S.V.A., il più delizioso giro di *hone-*

steep, della mia vita, al suono cadenzato degli ultimi
soffi di monzone sulle ali dell'areo-
plano, che manda suoni cupi e stanchi.

Povera ala affaticata!

La turba accetta la mia danza e si eccita... il tempo
accelera...

Demoni ignudi agitano disperatamente le loro lance
e ballano intorno all'areoplano, dove Capannini la-
vora lentamente intorno al motore.

Il sole incomincia a piegare lontano verso occidente.
Capannini è caduto riverso.

«Acqua, acqua! Basta con le danze, acqua al
bulgar! ».

Mi vien portata una bacinella d'acqua putrida, nella
quale, per sommo onore all'ospite bulgaro, quella
mala femmina immerge, con molte cerimonie, i suoi
enormi piedi, mentre tutta la tribù si prostra a terra.
Rifiutare è impossibile.

Capannini s'è rianimato e beve.

Felice lui, che non ha visto l'abluzione regale!

Io ho visto, chiudo gli occhi e bevo.

La riparazione è finita. Proviamo il motore che
attacca il suo ritmo rabbioso.

La regina insiste perchè si resti ancora con loro,
nonostante che io le assicuri, in dialetto veneto, che
non faccio complimenti e che tornerò certamente
in mezzo a persone così simpatiche ed ospitali.

Non c'è modo di persuaderli.

Allora spiego che faccio soltanto un giro di prova
e lascio loro in pegno una mia valigia vuota, alla
quale son riuscito a togliere quel poco oro che
avevo con me, e prometto
solennemente di ritornare.

Rullo nel breve tratto di terreno, e per fortuna
l'elica ora prende bene.

L'apparecchio corre sul campo, e la ventata del-
l'elica piglia in pieno la folla, che si butta a terra
atterrita, temendo forse di essere trascinata in alto
nel vortice.

Son già alto, e ancor vedo di sotto la tribù ge-
sticolante e la donna nuda, sul cavallo bianco, lan-
ciarsi pazzamente al
mio inseguimento.

Punto su Karaci.

Attraverso una linea di monti conici di cui ogni
cima è un cratere
di vulcano spento.

Infine ritrovo il mare e lontano vedo il golfo di
Karaci stringere fra le sue braccia la città pal-
pitante fra il verde.

È un richiamo, è festa di colori, è frescura d'alberi.
La raggiungo, picchiando a tutto motore, ansioso
di un asilo per riposare.

Atterro sul campo inglese.



L'INDIA

Ripartii da Karaci dopo qualche giorno di permanenza, perchè l'apparecchio incominciava a soffrire ed a deperire per gli strapazzi del viaggio; e veramente, le battaglie col vento e con l'acqua, le lunghe soste al sole, le notte rigide passate all'aperto,

senza riparo, l'avevano

ridotto piuttosto male.

La tela non più ben tesa sull'ala, la vernice disseccata, chiazze oleose da ogni parte, qualche ammaccatura, non so come, ai tubi di sostegno del

carrello, gli davano l'aspetto di un pellegrino

stanco di un lungo viaggio e sofferente.

Ma nessun nodo vitale, nessun muscolo principale, aveva ceduto allo sforzo!

Le due grandi remiganti avevano pur sempre la loro forza aspra, anche se la vernice scrostata mo-

strava in più punti la trama della tela, la fusoliera, bollata e segnata, conservava la sua linea potente di dorso di levriero, e, sulla coda, i tre colori, il bianco veramente un po' sporco, illuminavano

di allegra giovinezza

quello stanco velivolo.

La «S» del nome di fabbrica S.V.A. segnata in nero sul verde, se ne era andata quasi completamente nell'ultimo volo ed ora, sulla coda, si leggeva

soltanto un augurale V.A.

«Va?» avevo domandato la mattina a Capannini, mentre stava ripassando attentamente il velivolo.

«Va!» mi aveva risposto ridendo, indicandomi le le due lettere rimaste.

«E tu?» aggiunsi con una stretta di mano guardandolo con una certa preoccupazione nel viso dimagrito.

Rise, e incominciò una lunga conversazione col motore.

Era troppo naturale che Capannini rispecchiasse l'aspetto generale del suo aeroplano. Erano ormai una cosa sola.

.
.

Soffi di caldo dalla terra e dal motore. Un cielo azzurro cupo, quale si vede nelle nostre regioni nell'estate, all'approssimarsi di un temporale.

Ero di nuovo in pieno deserto.

Ma era purtroppo il deserto vero, non il deserto della Mesopotamia, che avevo sorvolato, tremando di freddo, e che m'era parso una gran steppa arida senza neve, un vero paesaggio da novella russa.

Questo deserto che mi passa sotto è degno dell'India favolosa.

Qui tutto è perfettamente tropicale: cielo pesante senza una nuvola; aria densa, vibrante, piena di un pulviscolo argentato, che scompone le immagini, le ingrandisce, le duplica; aria allettatrice piena di miraggi, ambiente meraviglioso per ricamarvi sogni e figure di favola; terreno soffice di sabbia, grigio lucente, risplendente di colori artificiali, macchie d'erbe viola scuro, alberi esili rosa dorati, bagliori di pietre preziose.

Su questo scintillante mosaico, è soffuso un velo di nebbia di colore morto, un patina che smorza e lega toni.



Un autentico tappeto orientale, all'infinito.

Ma nella fusoliera è l'inferno.

Non c'è aria da respirare e le esalazioni della combustione della benzina e dell'olio, uscenti dal motore, mi stordiscono fino a darmi dei brevi capogiri.

Ho la gola riarsa e gli occhi mi bruciano, per causa dell'aria piena di sabbia, ed il capo mi si spezza per il ronzio continuo del motore, rumore ossessionante, il quale tanto terribilmente e realmente mi martella il cervello, che ora ne sento il rantolo scomposto nei suoi tempi precisi di battito, cilindro per cilindro.



Un sole rosso arancione, grande il doppio del nostro. Il meraviglioso tappeto orientale è evidentemente soltanto il tappeto d'anticamera dell'India, poichè, improvvisamente, entro nell'India, infilando una vallata attraverso due colline rotonde, regolari come due grandi mammelle della terra.

L'India!

Un improvviso senso quasi di frescura e di benessere sale da quell'immensa distesa a perdita d'occhio, interrotta, a tratti, da prati pianeggianti, e da qualche chiazza d'acqua palustre.

È ora una lunga serie di colline parallele, ricoperte di grandi alberi secolari.

Un mare di verde.

Mi dirigo colla bussola verso Natarabat, dove voglio fare benzina, per tentare, nella giornata stessa, di atterrare a Delhi.

M'abbasso fino a sfiorare la cima dei grandi alberi, affascinato dalla misteriosa foresta.

Vorrei spiare tra la foresta, allargando questa distesa ondulata di larghe foglie, dalle forme strane, attraverso le quali, ogni tanto, emerge il soffio arboreo d'una felce.

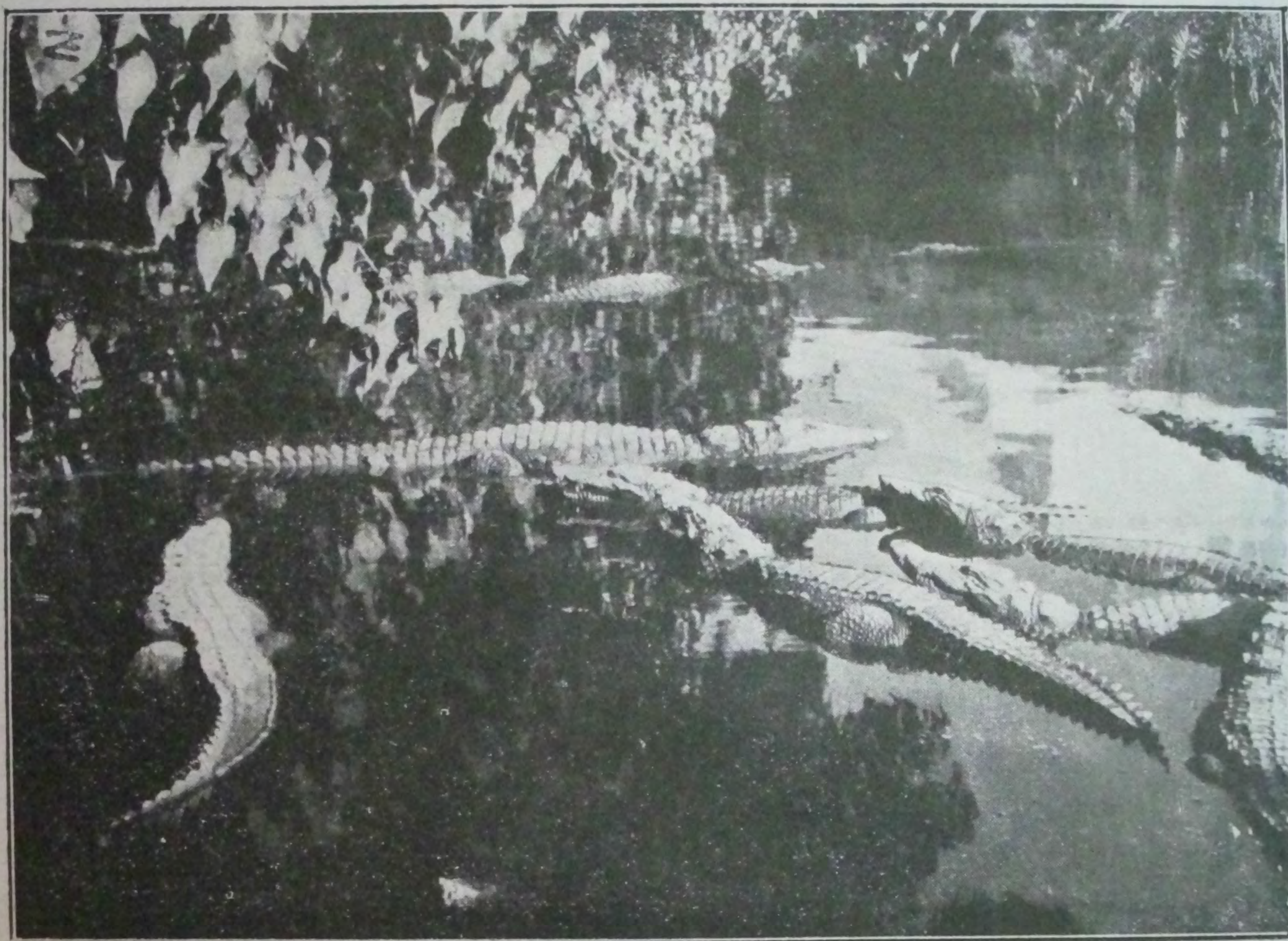
In un tratto di terreno ovale, libero d'alberi, una turba di grossi animali fugge atterrita dal mio rombo fragoroso.

Quali brividi di terrore, sotto la vólta verde della foresta abituata ai silenzi millenari?

Il bosco dirada, ed incominciano a vedersi sul terreno i primi sintomi dell'approssimarsi di una città. Dapprima qualche capanna ancora nei canneti, circondata da prati e campi, poi la foresta muore ed allunga i suoi ultimi tentacoli sulla vasta zona pianeggiante coltivata a campi ed a risaie.

Capannini guarda incuriosito.

L'aria s'è rinfrescata improvvisamente ed il viaggio procede allietato da molta serenità di spirito. Ora, Capannini ed io, abbiamo l'impressione di essere due ragazzi, che fanno una scorazzata in un terreno proibito e che vorrebbero, nell'escursione, vedere tutto, strappare i fiori rari, per portarseli via come ricordo d'una impresa bella e rischiosa.



Una città piccola e bianca ed il segnale di atterraggio del campo di aviazione.

.

Mi sono rifornito rapidamente di benzina a Natarabat. Proseguo il viaggio per Delhi lanciandomi di nuovo attraverso la foresta che ripiglia poco dopo il campo d'aviazione.

La pianura ha cambiato aspetto: minor numero di alberi secolari, ma alte erbe piegate dal vento dove emergono, come isole, gruppi di forte vegetazione dai rami contorti, dalle larghe foglie a cuore. È la jungla, o almeno, è qualche cosa di simile a quello che ho letto nelle descrizioni della jungla.

A tratti, Capannini, che non si stanca di frugare cogli occhi il terreno, mi afferra per un braccio e mi indica qualche cosa sotto un albero od in mezzo ad una radura. Capannini giura che sono leoni, o tigri o leopardi. Potrà darsi, ma io non li vedo.

Ad ogni modo, anche da quassù si percepisce che la foresta è palpitante di vita.

Sono movimenti improvvisi nelle alte erbe; il sobbalzare di un ramo di una pianta, come se qualche animale pesante, che vi stesse accoccolato, fosse balzato altrove; tracce nel terreno di peste recenti, ed altri piccoli sintomi, un po' reali, un po' frutto della nostra immaginazione, che ci fanno partecipare abbastanza intimamente alla vita della boscaglia.

Capannini si rammarica continuamente di non potersi fermare, per accertarsi di qualche particolare, come si faceva nei voli di guerra.

Ed il fedele motore, come se avesse intuito il desiderio del suo meccanico, con qualche colpo di *ratée* improvvisamente ci pianta, a cinquecento metri, sopra la foresta.

Questo non ci voleva!

ancora confidare in una buona fuga in areoplano, che nella lotta, con due rivoltelle arrugginite, contro tutte le tigri di una foresta indiana, Capannini s'arrabbia: « Gli strangolatori! signor tenente » mi dice, guardandosi intorno, come per scoprire il classico laccio dell'ignudo seguace della dea Kalì, la sanguinaria. Lavoriamo affannosamente, e finalmente troviamo il guasto ad un rubinetto di condotta della benzina.



Ed, imprecando contro gli insani desideri di Capannini, atterro, abbastanza bene, su un prato fiorito di mimose azzurre, dove la scia delle ruote lascia un'ampia cicatrice.

Appena a terra, guardo con melanconia il sole che incomincia a declinare, pensando alla probabilità di dover pernottare fra le mimose azzurre, poi butto la giubba da volo ed aiuto Capannini a verificare il motore per cercare il guasto.

Capannini smette di lavorare per tirar fuori dalla fusoliera due grosse rivoltelle che si pone vicino, a portata di mano, dopo averne verificata la carica. E siccome io sorrido, con quell'aria di uomo superiore, che, pur avendo una certa paura, preferisce

Poichè il guasto è facilmente riparabile e Capannini può lavorare da solo, accendo una sigaretta e m'allontano, qualche passo, dall'apparecchio.

La grande foresta indiana viveva in quel momento del tramonto tutta la sua meravigliosa vita.

Era intorno tutto un brusio ed un palpito. Alte piante, esili come zampilli di fontane, si profilavano sull'orizzonte di fuoco; piante basse, contorte, con strane forme di muscoli umani sofferenti, snodavano le loro schiene livide nel viola del tramonto, più in basso, nell'ombra.

Erbe esili ed altissime, fini come capelli, ondulavano con uno strano rumore metallico ed avevano nel muoversi bagliori d'acciaio.

Per terra fiori larghi e squamosi, dai petali coperti d'una vernice viscida, con strani disegni rossi e neri. Non un tratto di terreno che non fosse coperto di vegetazione: dove non era il fiore contorto, o la foglia larga d'una grossa edera dalle barbe potenti come dita di mani avvinghiate, una specie di lichene azzurrognolo patinava il terreno.



A poco a poco la foresta s'animava d'animali, che erano fuggiti al nostro arrivo e che ora s'avvicinavano incuriositi: scimmie spelacchiate coprivano tutti i rami degli alberi intorno, e pappagalli variopinti disegnavano da un albero all'altro strani arabeschi di fuoco, lanciando alte strida.

Calava la sera.

Delle grosse farfalle fosforescenti, volavano basso con bagliori verdi ed azzurri.

Era in me un'impressione strana, non dolce di placido tramonto; ma un'impressione di cosa assurda e di luoghi e fatti irreali.

Un profumo acuto di fiori, troppo a lungo esposti al sole, un profumo umido e penetrante di piccole fermentazioni palustri, un profumo di scorze di legni odorosi e medicinali, riempiva l'aria.

Capannini ha finito, rimette in tasca le due pistole inutili e si dispone alla partenza.

Perchè bisogna partire, anche se fra un'ora sarà scuro, a rischio di fare l'ultima parte del volo in piena notte.

Dò un ultimo sguardo intorno, lo sguardo pieno di diffidenza di chi è, per qualche istante, passato vicino a cose belle, strane, ma ammalate, fuori natura, che, se anche sono piaciute terribilmente alla sua fantasia, non hanno toccato la sua personalità più forte di esse e desiderosa ancora d'aspre battaglie;

ma forse un poco astiosa contro quel torpore, contro quel piacere lento ed insinuante, al quale cederebbe molto volentieri.

Il motore romba cupamente sotto la foresta, provocando la fuga delle scimmie e dei pappagalli. Giriamo l'apparecchio e riprendiamo il volo, lacerando con un'altra ferita il campo di mimose azzurre. Anche dall'alto, dando un'ultimo sguardo al luogo d'atterraggio, vedo distintissimi i due solchi delle ruote che s'invermigliano.

“ Amore! Amore! „

Avevo calcolato di avere ancora un po' di giorno, almeno fino in vista di Dheli, ma, appena in alto, improvvisamente, il sole impallidì nella notte che avanzava sulla terra, da occidente, e scomparve senza lasciare i suoi ultimi bagliori ed, in cielo, il solito incendio convenzionale.

Ecco che la gran foresta è diventata un pauroso fondo di golfo.

Mi guardo attorno stupito, dubitando dell'addensarsi di un temporale, ma, purtroppo, devo ammettere che è scesa veramente la rapida notte tropicale.

L'orizzonte scompare.

Ed io mi trovo in un bell'imbroglione: a volo, di notte, sopra una foresta nel centro dell'India.

Tengo ancora la direzione che avevo presa in partenza, deciso ad atterrare nel primo tratto di terreno libero d'alberi, che avessi potuto, anche soltanto indovinare, attraverso il buio. Ma, mentre frugo il terreno cogli occhi, vedo che di nuovo lentamente



i contorni degli alberi vanno precisandosi, come illuminati da una luce tremante e diffusa, poi uno stagno, che sorvolo, lancia qualche bagliore fosforescente, infine due linee, esattamente parallele, dritte, tagliano l'oscurità con riflessi metallici.

M'abbasso e vedo sul terreno un binario di ferrovia,
che corre nella mia stessa direzione verso Dheli.
M'abbasso ancora, con uno strappo rabbioso, ben
deciso di non perdere di vista quella via risplendente,
segnata attraverso la foresta, disposto a sfiorare con
le ruote le rotaie, piuttosto che perdere quell'unica
strada di salvezza, e continuo il volo per qualche
istante, senza nemmeno guardarmi intorno, e senza
neanche domandarmi da che parte
sia giunta quella luce provvidenziale.

Poi, visto che le due rotaie continuano, illuminate da
un bagliore sempre più preciso, e tutto il terreno
intorno va lentamente illuminandosi, alzo legger-
mente il volo e guardo.

Che notte meravigliosa! In cielo la più grande luna
del mondo, bianca e risplendente come un riflettore.
Sotto, trema la foresta bagnata di bleu lunare.

Lontano, profili irreali di montagne s'allungano per
riposare nella dolcezza della notte.

Da un lato dell'orizzonte, una foresta di alberi, esili
come aghi palpitanti di luce; dall'altro, tre minareti
acuti e rigidi tagliano la dolcezza delle curve assopite,
come urli di desiderio.

Sorvolo un largo prato, un gran bacino d'oro.

Un paese a ridosso della linea ferroviaria, soffocato
di luce, piatto, segnato di quadratini d'ombra.

Poi, di nuovo la cima della foresta fosforescente.

Spinto da un leggero vento di coda, seguo ad una
velocità pazzesca, a pochi metri d'altezza, la linea
ferroviaria, riempiendo di fragore l'aria di questa
notte orientale.

Il vento aumenta, la corsa folle mi dà brividi
meravigliosi.

Seguo le rotaie, metro per metro, per timore di
perderle di vista, tanto che in uno stretto giro della
ferrovia, intorno ad uno stagno, sono costretto a
piegare l'apparecchio tutto su di
un'ala, per assecondarne la curva.

Sulla ferrovia indiana, nella notte, dove il chiarore
della luna ha ucciso le stelle, corre il più veloce degli
express, l'ultima Valigia delle Indie!

Mi eccita questo martellamento d'acciaio, in questa
notte sovranaturale, sopra questa natura splendente
ed agitata.

Immagino, sotto la foresta, i cori notturni interrotti
dal mio rombo potente, le fughe degli animali,
pazzi di terrore!

Accelero ancora, incitando il motore colla voce.
Sotto di me, tutto quello che è vita palpita in questa
luce tremante d'amore.

Certamente, sotto questi alberi, di cui le cime rab-
briviscono al risucchio della mia elica, si compie
un morboso lavoro di generazione notturna.

Su quello stagno immobile, forse mille e mille in-
setti verdi e bleu, danzano, in curve rapidissime, vel-
licando il ventre iridescente contro la polvere lunare.
Quegli insetti, che hanno strane forme di fiori e di
ramoscelli, e colori di foglie, ballano stassera la loro
più bella danza; piccoli bolidi di colori si precipi-
tano, scivolano, salgono in una linea improvvisa,
come su per un desiderio, sostano per appagarlo,
poi ricadono ebbri di
luce e di silenzio.

Se io fermassi il motore udrei un brusio, un fre-
mito intenso, salire dalla terra.

Certamente quei fiori polposi, che ho visti quest'oggi,
devono aprire spasmodicamente le loro corolle, che
hanno forme strane d'organi umani, e cercare lo spa-
simo e la fecondazione del fiore vicino.

Scimmie oscene, in amore, d'albero in albero.

Tigri ronfanti amore.

Pappagalli appaiati.

Bufali frementi, fiutanti il vento che porta echi e
profumi lontani.

Cervi in lotte mortali, per il piacere di un fremito.
Tutto trema, rabbrivisce, s'agita in questa luce
elettrizzante, che palpita di lussuria.

Fecondazione e movimento.

In queste notti, si crea la Terra.

È passione la mia corsa folle su due rotaie lucenti,
ed urla desideri divini questo motore, fabbricato nei
paesi del Nord, che fiammeggia, a trecento chilo-
metri all'ora, sopra una foresta,
nella più bella notte d'India!

« Amore! Amore! », grido a Capannini, che da
qualche tempo, si volta spesso a guardarmi con
occhi atterriti.

Riflessioni.

Gli ultimi macchioni della foresta si perdono in una
vasta distesa di risaie.

La pianura, di sotto, è uniforme e trasparente di luce.
Mi sembra di volare su due rigide rotaie, tese allo
infinito.

Non credo che fra queste paludi vi sia ancora tanto amore, come fra le macchie selvagge della foresta. Ma anche il mio stato d'animo è cambiato.

Una lenta e placida calma.

Sono esaurito, meravigliosamente stanco e felice dopo la più pazza notte di comunione con la natura, passata a volo, sopra una foresta.

Mai più amerò così intensamente e cerebralmente. M'avvolge, ora, il bianco lenzuolo dei prati coltivati a risaie, ed il gelido riflesso lunare raffredda rapidamente i miei ultimi trasporti d'amore.

M'accorgo che, da qualche giorno, il paesaggio incomincia ad influire esageratamente sulle condizioni del mio spirito.

Delhi dev'essere vicina.

Rallento il motore, al quale ho domandato, questa notte, uno sforzo pazzesco.

Ora mi rimprovero i miei esagerati sfoghi amorosi, e giudico la mia passata passione leggermente rettorica. Domando anche scusa a Capannini di essermi permesso d'immischiarlo, a rischio della sua vita, nei miei trasporti cerebrali.

Vedo, in lontananza, in fondo alla pianura, migliaia di piccole stelle che mi balzano rapidamente incontro. Il terreno, di sotto, si è rotto in strade, canali, ponti, piccole borgate.

Un casello ferroviario.

L'arrivo.

... Quelle migliaia di piccoli lumi sono i fanali di Delhi.

Ma non riesco a trovare il campo d'atterraggio, per quanto sappia che è stabilito ad una ventina di chi-

lometri a Sud della città, vicino alla linea ferroviaria, perchè il terreno piano ed uguale, il cielo intorno illuminato dai riflessi della luce elettrica e dal pulvisco di luna, non offrono la possibilità di percepire i rilievi del terreno.

Infine, stanco di questi giri oziosi sopra dei fanali elettrici, su dei tetti d'aspetto molto europeo, dopo d'aver volato tutto un giorno e mezza una notte, attraverso l'India su due rotaie fiammeggianti, atterro sul primo tratto di terreno che mi sembra favorevole.

Lo spazio è angusto, ma riesco a fermarmi in poche decine di metri, battendo prima con la « bequille » e poi posando rudemente le ruote sul terreno che sento essere coltivato, tutto buchi e solchi.

L'apparecchio vibra sul suo asse, ha due balzi, si impenna, ricade con uno schianto.

S'è rotto l'assale delle ruote: un danno leggero.

Quattro giganti, vestiti meglio che i nostri rajàh indiani nelle operette, sbucano dall'oscurità e mi sono intorno con modi affettuosi e pieni di distinzione, ripetendo una parola che credo voglia dire:

buon giorno, auguri a voi, avete fatto buon viaggio? come state?

I quattro rajàh si offrono di accompagnarmi al campo inglese d'aviazione, lì vicino.

.
.

La volata era finita.

Mi restava un certo rammarico per il guasto al carrello, e, per quanto l'avessi giudicato facilmente riparabile, avevo in cuore ancora la dolorosa impressione provata nell'udire il rumore dello schianto del ferro contro il terreno.





∴ NEL FORTE DI DELHI ∴

DELHI

Bagliori lividi di luce elettrica. Automobili, trams. Carrozzelle di vimini su alte ruote da bicicletta, tirate da indiani velocissimi. Tutti i più moderni sistemi di locomozione, non escluso qualche vecchio elefante da nolo, ingualdrappato di porpora e d'oro, numerato e tesserato come una vettura da piazza.

Le nostre berline del '700 tirate da buoi indiani, piccoli, con una magnifica gobba portafortuna, coi garretti sottili come quelli di un puro sangue, colle lunghe corna voltate all'indietro, dipinte su la punta di giallo e di rosso. Portantine veneziane, trabocanti di velluti e di sete, portate da uomini mezzi nudi, dal dorso muscoloso, con riflessi di bronzo.

L'ultima « limousine », uscita dalla prima fabbrica di automobili d'Inghilterra.

Scampanellii, trombettamenti, suoni aspri di *clepson* americani. Più aspro ancora, l'urlo dei conducenti di zebù. Grida e bestemmie in tutte le lingue del mondo.

.

Fra tutti questi mezzi di trasporto, s'urtano, si pigiano, come all'uscita di un teatro, signori in tuba, in casco coloniale e gambali, con abiti stretti o larghissimi, con turbanti di tutti i colori, a torre, a pagoda, signori in divisa, bellissimi signori di colore olivastro, ignudi, con leggera pezzuola attorno alle reni.

In mezzo a quella confusione ed a quegli uomini, camminano, come possono, delle donne, nelle quali, carattere comune con le occidentali, la fantasia del vestire supera quella maschile.

L'ultimo figurino di Parigi, l'ultimo *tailleur* del più gran sarto di Londra, appare all'improvviso entro una vettura d'ambasciata, dorata e laccata all'uso indiano, sfoggiato dalla più bionda signora d'Inghilterra, cui l'aria dei tropici ha meravigliosamente soffuso sul viso, che sarebbe troppo bianco e troppo roseo, un'impercettibile velo di cipria color bronzo:

raffinatezza di toilette necessaria per l'armonia coi suoi capelli così biondi che sembrano impolverati di cenere.

Indigene, bajadere di alta o bassa casta, vestite di veli e di lane di colori violenti: le braccia ignude, coperte di braccialetti fino al gomito. Inguainate di veli fino alla gola. Abbigliamento strano, dove la sottana e il giubbino non uniscono mai perfetta-



mente, ma lasciano intravedere una mobile ombra e dei riflessi di bronzo fasciare fianchi di belva agili e potenti, o rabbrivire lungo un dorso forte, leggermente arcuato in dentro.

Quando camminano ballano, quando son ferme sognano.

Talune sono bellissime.

L'ovale del viso è quasi sempre perfetto, gli occhi sono lunghissimi ed allungati ancora col disegno, i capelli neri e lisci.

Megere, certamente rotte a tutti i mestieri, complici di tutti i vizi occidentali portati sul fertile terreno d'Oriente, vestite con abiti di qualche secolo, dai colori sbiaditi, indefinibili, mucchi di polvere e di lordure.



Son abiti che conservano, nel taglio e nella fattura, evidenti caratteristiche occidentali. Portati, forse, dai primi mercanti veneziani o portoghesi, sulle coste dell'India, nelle prime colonie europee lì stabilite, via via, attraverso i secoli, sono risaliti, passando per mille mani, portati da mille corpi, fino al centro dell'India, ed ora danno a questa vecchia indiana,



che domanda l'elemosina, con occhi ambigui e feroci, l'aspetto d'una dama seicentesca sopravvissuta. Ma questi vivaci spunti esotici, autentici dell'India, questi brandelli di stoffe vivacissime, questi elefanti centenari, questi zebù gibbosi, questi bellissimi uomini ignudi, scompaiono nel caotico movimento della strada, smarriti e dignitosi nell'incrociarsi delle automobili, in questa città dalle vie larghe, con costruzioni europee, in mezzo al frastuono di questa grande stazione commerciale.

Un'afa tropicale.

Un cielo che non è definibile, ma che non è come il nostro.

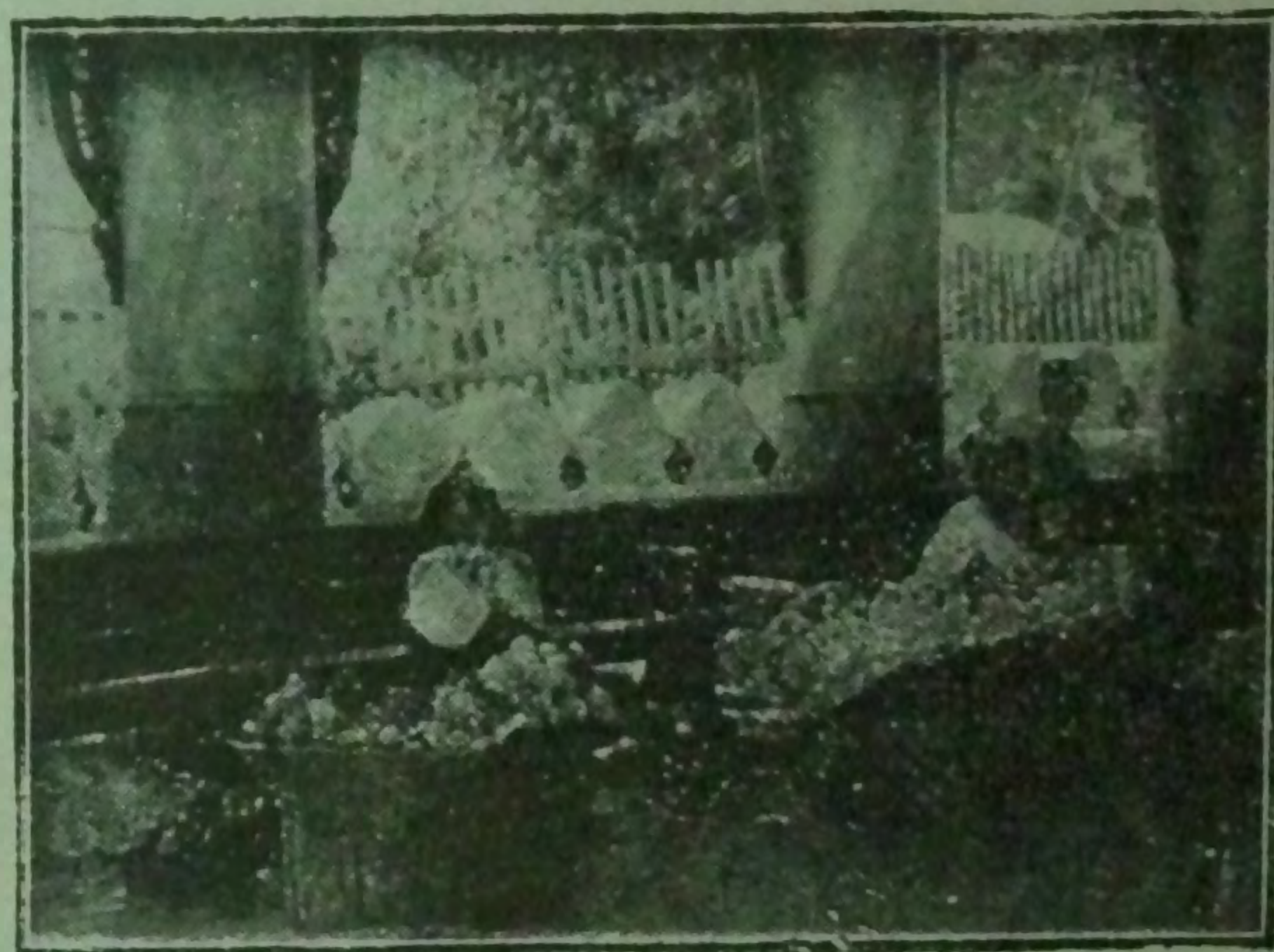
.
.

Scantonano in una delle piccole vie che sbucano su la grande arteria europea di questa città indiana, in preda ad un furioso orientalismo.



L'orientalismo è il desiderio morboso, che assale chi giunge, per la prima volta, in uno di questi paesi, di vedere qualcosa puramente esotico non annacquato d'europeo.

Cammino mezz'ora per una piccola strada tortuosa... finalmente! Qui tutto quello che mi circonda è puramente indigeno.



Le case.

Sono piccole case in legno tratorato e dipinto a colori chiari, meglio ancora, a colori dolci e teneri. Arabesche di greche e di fregi lungo tutto il cornicione, intorno alle finestre, pei balconi, sui tetti, sembrano case di zucchero, réclame d'un pasticcere.

Le stoffe.

Nel mezzo della via è un campionario di cenci dai colori caldi, che attirano l'occhio e lo accarezzano. Colori intensissimi, quali si trovano ancora nei vecchi quadri, colori stemperati a mano, in modo primitivo, affinché nulla del calore del sole, che è rimasto nell'arancione o nel croco, vada perduto. Tinte e disegni impossibili da noi.

Arabeschi che riproducono, il più delle volte, motivi naturali: l'angoscioso vortice dell'orchidea viola riprodotto nelle sue linee principali, stilizzato; le striature del manto di una fiera su una stoffa che ha bagliori d'acciaio; le cinque macchie della pantera su un fondo vermiglio; l'impronta di un felino disegnata in nero e rosso sul verde erba, come se una belva dalle zampe insanguinate avesse camminato su un prato morbido.

L'ossario dei secoli.

Dopo i caratteristici borghi popolari, i più sporchi ed i più vivaci, che ci siano al mondo, si esce verso la campagna sul grande ossario dei secoli.

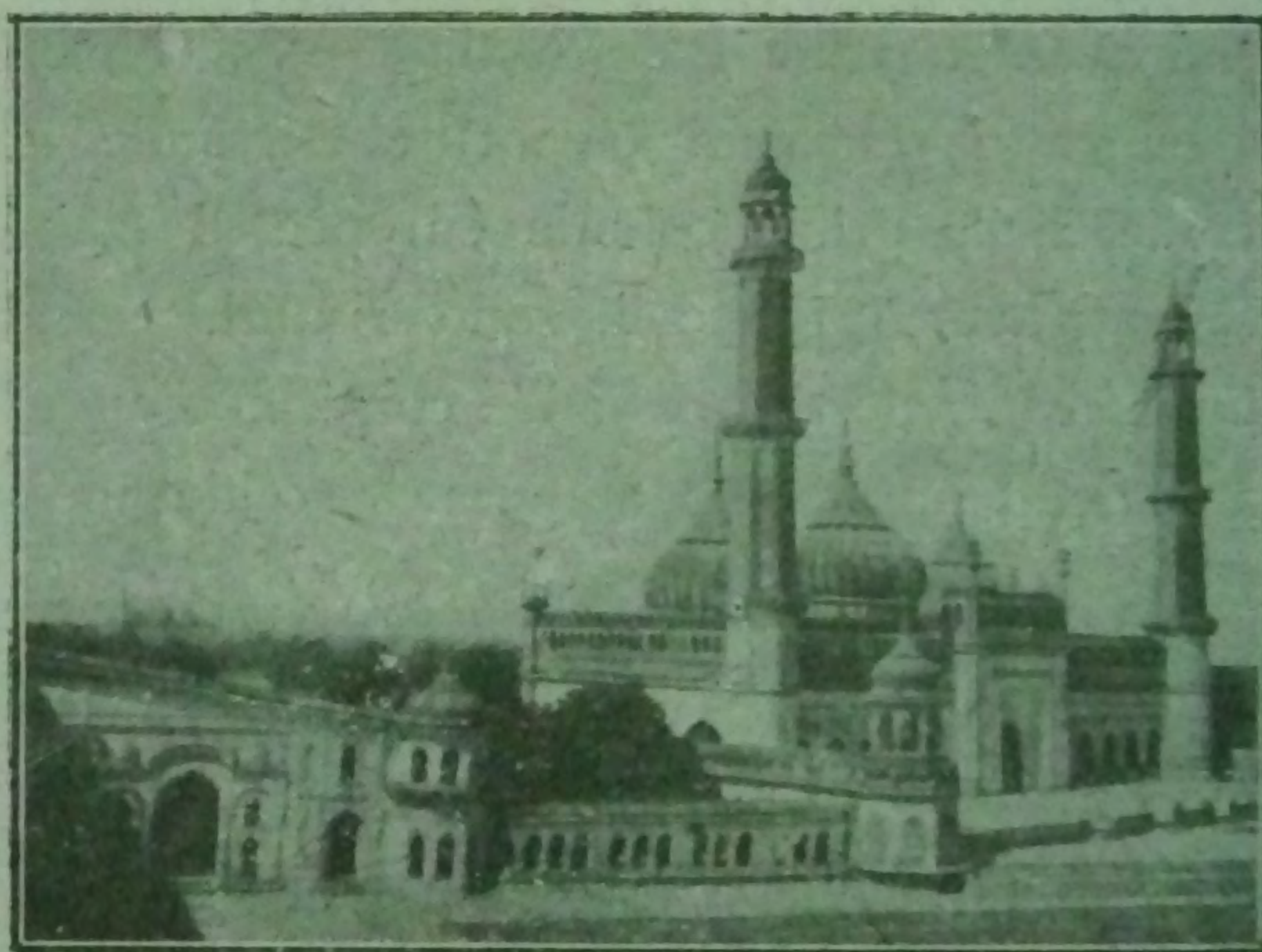


Sono avanzi di antiche costruzioni di migliaia di anni, muri ciclopici che franano, costruzioni pali e giaina. Talvolta, in mezzo a qualche rudero formidabile,



qualche costruzione di puro stile indiano si innalza verso l'azzurro tersissimo coi suoi marmi candidi e rosa, traforati, lavorati al millimetro, ritorti, perfetti, come un lavoro di cesello.

Questi ruderi di allegri templi di marmo, di tombe deliziose, di reggie formidabili, opere colossali e meravigliose di migliaia di schiavi pel capriccio di un



Sultano, guerriero e poeta; che guardano, da una parte, verso una policroma e miserabile città indiana invasa da affannata città europea, e dall'altra, verso



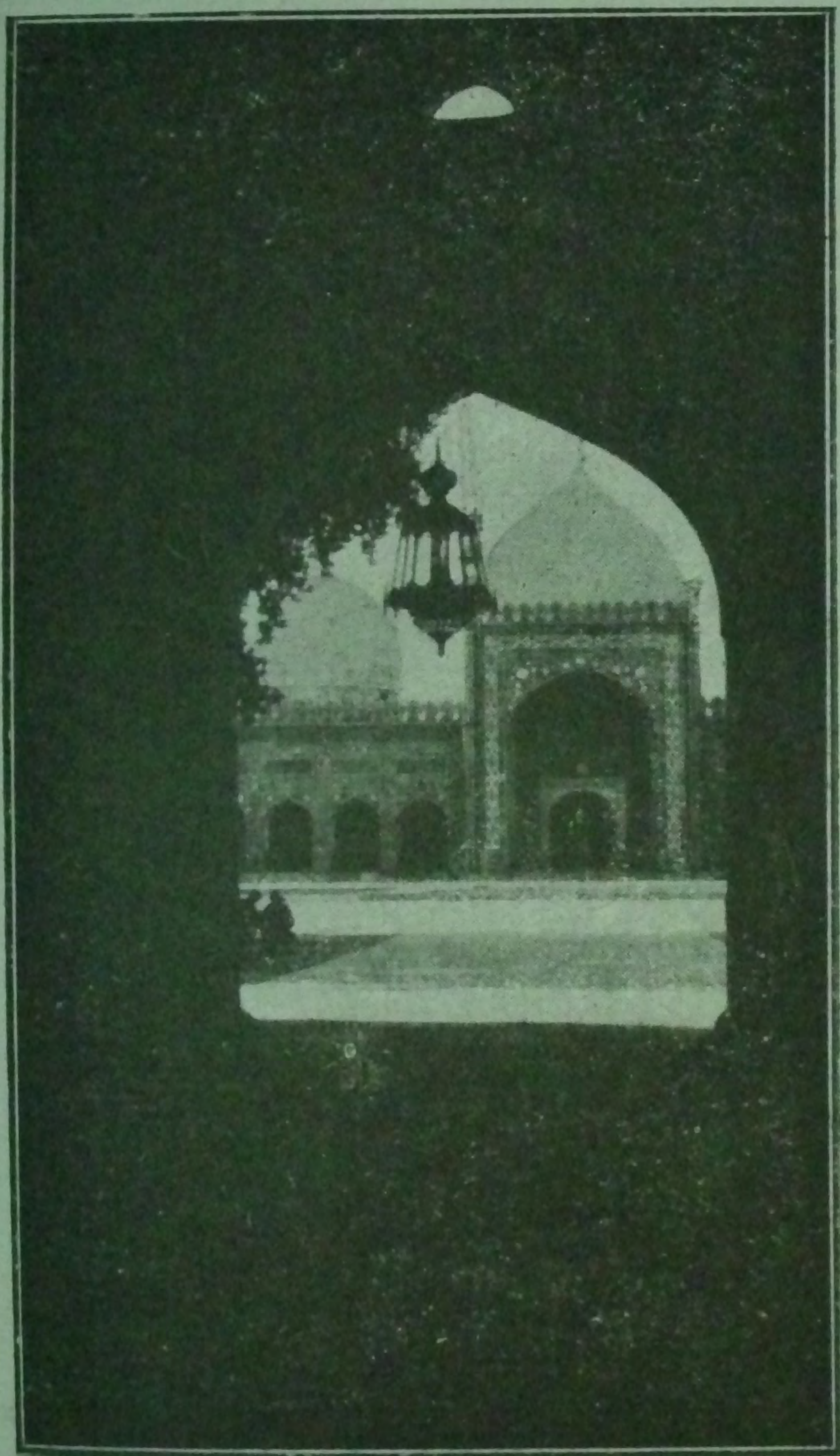
un arido deserto moribondo, sono di una melanconia straziante per un uomo d'occidente, modernissimo.



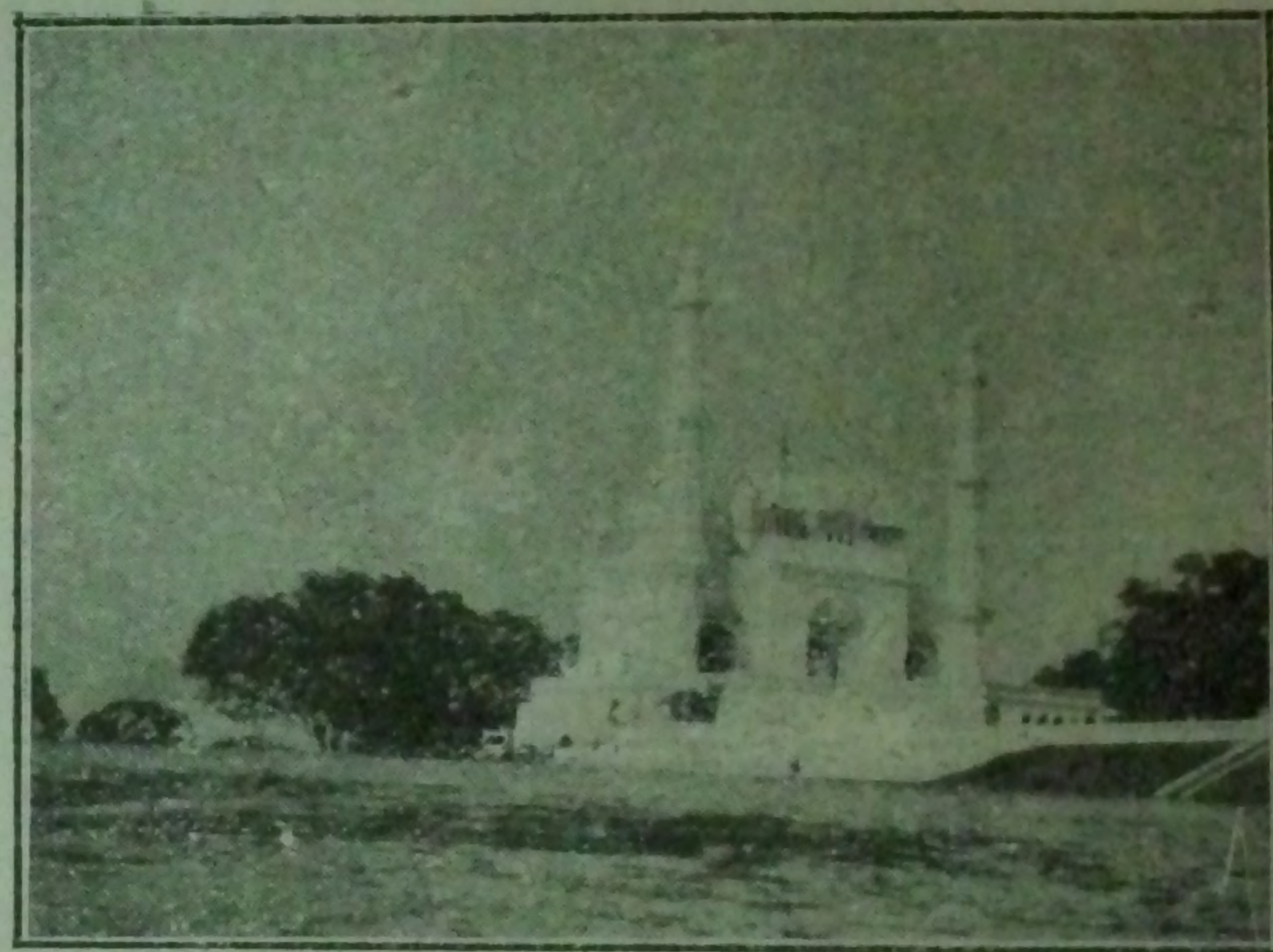
Ruderi nel deserto.



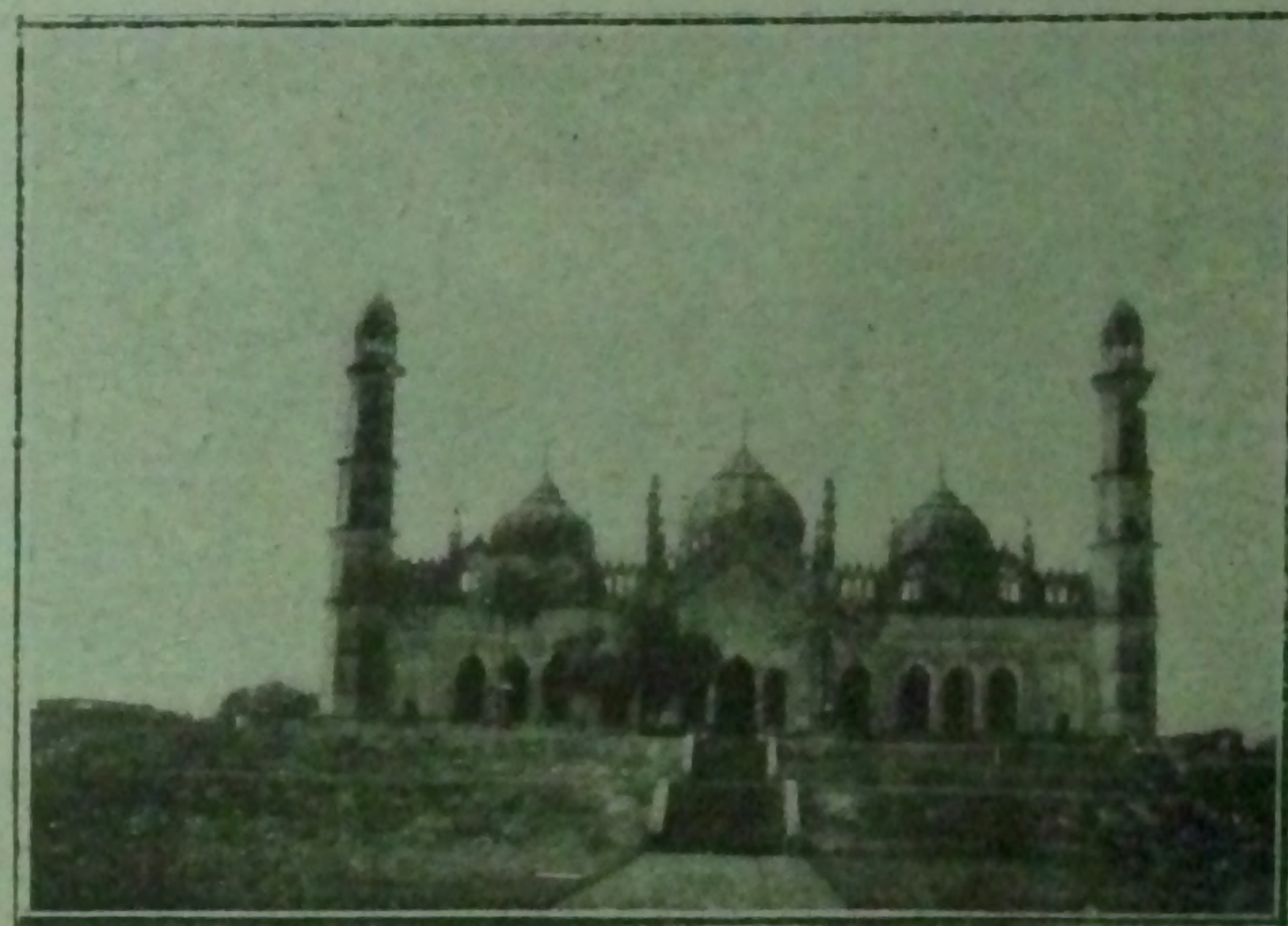
Tempio in aperta campagna.



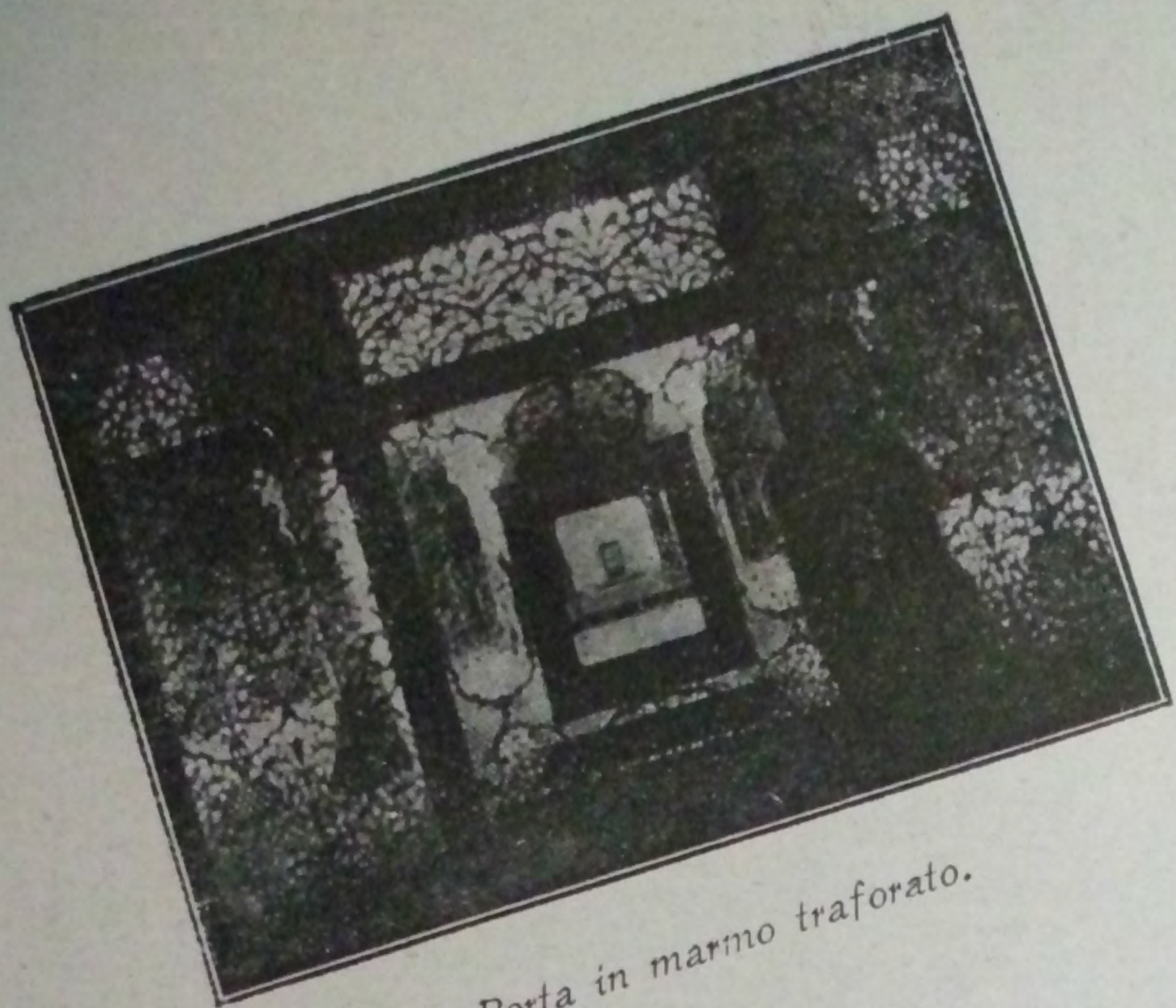
Bianco e nero.



Una tomba.



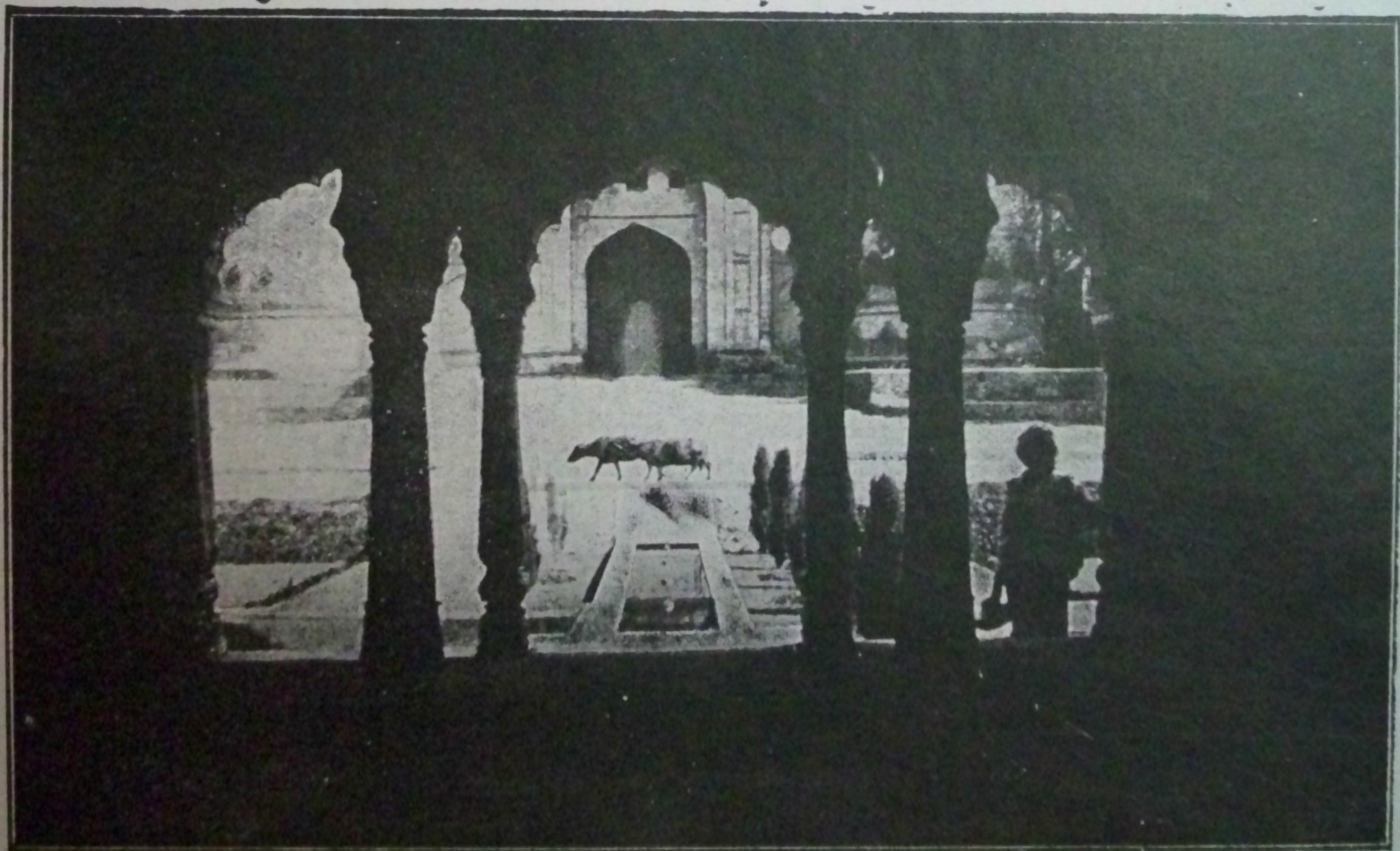
Una moschea.



Porta in marmo traforato.



Luce ea ombre.



Arcate d'un Tempio.



Gli indigeni.

Questi cenciosi Indiani sembrano tutti principi,
signori di sangue.

Sono meravigliosi stilizzatori del gesto e della linea
della persona: qualunque straccio è portato come



un mantello reale; un turbante, come il più bell'elmo
di guerra.

Camminano lentamente, guardando a terra, alzando
talvolta gli occhi con uno sguardo triste e pieno
di dignità.





VERSO IL GANGE



Dopo qualche giorno di permanenza a Delhi, per rimettere l'areoplano in condizioni di poter riprendere il volo, dopo l'incidente della notte d'arrivo, ripartii da Delhi verso Benares, sul Gange.

.

Quando volo sopra la grande città è l'ora del primo sole.

Delhi s'allunga dolcemente sotto di me.

Nelle sue strade europee, ora incomincia la quotidiana vita d'ufficio e di commercio, i ricchi mercanti *Parsi* già corrono attraverso la città nelle loro portantine, che sembrano piccole moschee in movimento. I secretari dell'ambasciata d'Inghilterra filano nelle automobili consultando l'ultima relazione, ricevuta da Londra, sulla probabile data della sollevazione indigena contro i dominatori.

Gli elefanti da nolo cominciano a muovere le loro quattro enormi zampe verso la periferia, portando

comitive di turisti tedeschi ed inglesi. L'enorme pachiderma s'avanza con passo cadenzato, imprimendo alle quattro colonne della sua base un movimento regolarissimo e ritmico, come uno stantuffo, che lo fa sembrare ad una gran macchina agricola in moto.

Nei sobborghi i colori incominciano la loro vita, ed hanno, nel mattino, un'aria particolare di gioia. Ma qui la vita si risveglia più lentamente.

È ancora l'ora in cui si esaurisce la prostrazione mistica della notte nella preghiera del mattino, verso il sacro Gange, il fiume che guarisce tutti i mali, anche la morte.

Fuori, sulla campagna, soltanto una punta del grande minareto di Kiub è già piena di sole: di sotto i marmi, cesellati di porfido e d'oro, incominciano a palpitare nel viola.

.

Sono già alto, già lontano da questa città che tiene una distesa di venti chilometri di terreno, tanto complessa, tanto caotica nei suoi agglomeramenti di razze, di secoli, di cose.

Volo verso il Gange.

Ma su Benares, la città favolosa, sacra all'acque, dove, sulle grandi scalee di marmo, che scendono giù lungo le rive, prega quotidianamente una folla di pellegrini venuta da ogni parte dell'India, mentre bruciano sui roghi i fortunati, che sono morti purificati dalle acque del fiume, non potrò volare. Un ultimo dispaccio dell'autorità indiana di Benares, non so quale, mi vieta di scuotere, coll'urlo del motore, l'aria dei sacri templi del silenzio e della morte.

.
.

Lascio sulla sinistra il Gange e mi butto a sud verso Agra, ma stormi di grandi avvoltoi tentano di attaccarmi coi loro artigli, fatti per dilaniare i morti. Li vedo di lontano giungere rapidamente, battendo grandi ali, ed allungando ibride teste.

Per quanto non creda che mi possano dare molestia nel volo, pure preferisco non lasciare avvicinare troppo il gruppo dei divoratori di cadaveri, e, poichè essi tentano un attacco su un fianco, quando me li vedo a pochi metri di distanza, piego l'apparecchio in *virage* in modo che gli assalitori si vengano a trovare dietro la coda, dove il risucchio dell'elica, li afferra tra le sue spire e li lancia in aria. Son strane capriole, mosse buffe, colli ritorti, sfarfallio di penne.

La facile vittoria non mi entusiasma, perchè ho un senso di invidia nel vedere con quale facilità, dopo d'aver fatto le più strane capriole nel turbine dell'elica, con un colpo d'ala, con leggero inclinare della testa o della coda, i grossi uccelli riprendono la loro linea di volo.

Quelli sanno volare!

Ancora gli ultimi avvoltoi mi seguono correndomi disperatamente a lato, allungando i loro colli implumi come cavalli in corsa, poi sono rapidamente lasciati indietro.

Soffia, ora, dalle montagne del Nord, un vento piuttosto forte, che, spingendomi di coda, aumenta la mia velocità.

Il vento è impetuoso e tira con intensità costante:

credo, in certi momenti, di raggiungere i 300 chilometri all'ora.

Vedo un treno sulla ferrovia Delhi-Calcutta, dal quale i viaggiatori agitano verso di me i fazzoletti ed i loro cappelli bianchi.

Sembra un treno di grandi fiori traboccanti dai finestrini. Lo raggiungo di coda, e mi metto a lato, ma dopo pochi minuti, il treno è sorpassato ed io proseguo da solo verso Agra.

Paesaggio monotono ed arido.

Sono preparato a vedere Agra dall'alto, dalle descrizioni fattemi, negli ultimi giorni, dagli ufficiali inglesi a Delhi.

So ormai tutti i suoi templi, le sue tombe, i suoi palazzi, che ho visti fotografati in tutti i sensi, esposti in una lunga serie di cartoline nell'*haal* stessa dell'hôtel.

Ma quando di lontano vedo la gran massa dei marmi luccicare sullo sfondo nero dei cipressi, e la bella reggia di marmo nero, bianco, rosa, dalle porte di argento, dell'imperatore del Mogol, distendersi fra il verde, con un senso di commozione, abbasso il volo e lo rallento, il più possibile, su quella meraviglia di trine marmoree che, vista così dall'alto, sembra abbia un senso strano di aspettativa.

Il Tai-mahal!

La miracolosa costruzione innalza, contro lo sfondo nero dei cipressi, la sua cupola colossale ed i suoi quattro minareti, esili come steli di palma.

M'abbasso per non variare la prospettiva meravigliosa di quella mole di marmo bianchissima, che riflette nel vicino lago, con calmo giuoco d'ombra e di luce, tutto il lavoro d'intaglio in onice nera che ne cesella l'immensa facciata, e, con lividi bagliori, le porte d'argento istoriate coi versi del Corano. Bianco di nuvola sul verde, nero di notte sul bianco, un tono d'argento, una cupola, quattro minareti zampillanti verso il cielo: ecco il miracolo. Vero, angoscioso quasi, nella sua immensità, dolce e melanconico, come un sogno, nelle acque riflesse.

Tempio, reggia, tomba? Non so.

Opera d'amore, di vita, e che pure ha una tristezza mortale.

M'hanno detto che fu eretta da un vecchio impe-

ratore, in memoria di una sua sposa legittima, morta
dopo d'aver beneficiato lui ed i
suoi sudditi di ben sette figliuoli.

Ricordo familiare dunque, consacrato alla memoria
di una buona imperatrice, onesta e prolifica madre,
dall'amore inconsolabile
di un vedovo imperatore.

No. Questo tempio, che sembra creato dalla fantasia
del più morboso esteta, in una notte d'incubo d'oppio,
non può essere consacrato a perpetuare il ricordo
di una onesta vita imperiale.

Eppure è storia; ma preferisco dimenticare la storia,
e costruire intorno al tempio meraviglioso, attraverso
quest'aria viola, delle nevrasteniche leggende d'amore
e di sangue, per mio gusto personalissimo.

.
.

Proseguo, sulla pianura interminabile del deserto,
interrotta a quando a quando da risaie, da qualche
tratto di foresta, lungo questo fiume che deve con-
durmi al Gange, pensando ad un'altra leggenda,
che l'ufficiale di tappa ha distrutta in me un giorno,
mentre passeggiavamo sotto i lampioni elettrici di
Delhi, e del quale trascrivo le parole, così come le
ricordo, perchè se qualcuno tra i miei lettori avesse
ancora l'anima poetica ingombra della leggenda del
Gange, dovrà alla fine trovarsi con quel leggero
senso di disappunto ironico, col quale
restai io dopo il seguente racconto:

.
.

«Caro amico, tu vuoi sapere che cosa sia il Gange,
Benares, i roghi dei morti, le abluzioni nel fiume
sacro?

Te lo dico subito.

Sono stato, tre giorni fa, a Benares, la città più sacra
sul più sacro fiume. Arrivai a Benares in barca, una
di quelle barche larghe e piatte a due remi che
si usano in quel paese.

Il punto di osservazione era ben scelto, perchè se
per caso tu tentassi di raggiungere il fiume, arri-
vando a Benares dal deserto, difficilmente giungeresti
fino sulle rive, attraverso l'intricato dedalo delle
viuzze ritorte della città: vicoli bui, sporchi, dove
stagna continuamente un'acqua mel-
mosa, piena di tutti i rifiuti dell'India.

La barca discendeva lungo il fiume lentamente,

costeggiando i «gati», che sono i punti di sbocco
delle gradinate che portano al Gange.

Ai piedi di queste gradinate, dalle quali discende,
con flusso continuo, la folla dei pellegrini di tutta
l'India, escono dall'acqua, dei capitelli, dei grandi
blocchi di granito, sui quali sono incise delle grandi
teste di elefante, le mille braccia
di Silva, ed altri simboli sacri.

Lungo la riva sopra le gradinate, sorgono sul fiume
altre centinaia e centinaia di templi, di tutti gli stili
e di tutte le epoche: cupole, guglie, piramidi, spe-
cule, minareti, pareti lisce e colossali, bucate da
qualche rara finestra ovale, frontoni lavorati e tra-
forati, pieni d'arabeschi, di segni simbolici, di fregi che
corrono modificando il loro disegno, richiamandolo,
innestandolo su altri motivi, su fino alla cima della
alta cupola panciuta o del-
l'esile minareto maomettano.

Stile ebraico, buddistico, bramino, eurasico, cristiano.
Alcuni di questi templi, rosi alla base, dall'acqua,
rovinano, altri antichissimi, patinati dalla terra rossa
delle rive, conservano ancora la loro
mole ed il loro aspetto di fortezza.

E' il caos del marmo, dell'architettura, dei tempi,
e delle religioni.

Tra i marmi: la folla più eterogenea che si possa
immaginare.

Uomini del sud, fakiri del nord, santoni, fanciulli
macilenti, donne idropiche, gente di tutte le razze,
di tutte le età.

Questo carnaio umano, d'ammalati e di pazzi, questa
piaga aperta, coperta dai velluti e dalle sete più
ricche, ondula nei suoi mille turbanti e
nei suoi mille veli dai colori delicatissimi.

E' la mascherata del male e della morte: spettacolo
meraviglioso per un esteta o per un colorista, rievoca-
zione babilonese od assira sulle grandi scalee di
marmo, sotto i cubi istoriati di gra-
nito, fra le teste spezzate degli idoli.

Eppure è triste e ributtante, il vedere la morte
allegra, ubriaca ed infiorata.

Quanti fiori!

Poichè questa gente è tutta infiorata. Son rose,
gardenie, magnolie, infilate come rosari, portate a
fascio fra le braccia, appese al
collo, o come corone in capo.

Questi morituri vestiti di seta, infiorati come prima-

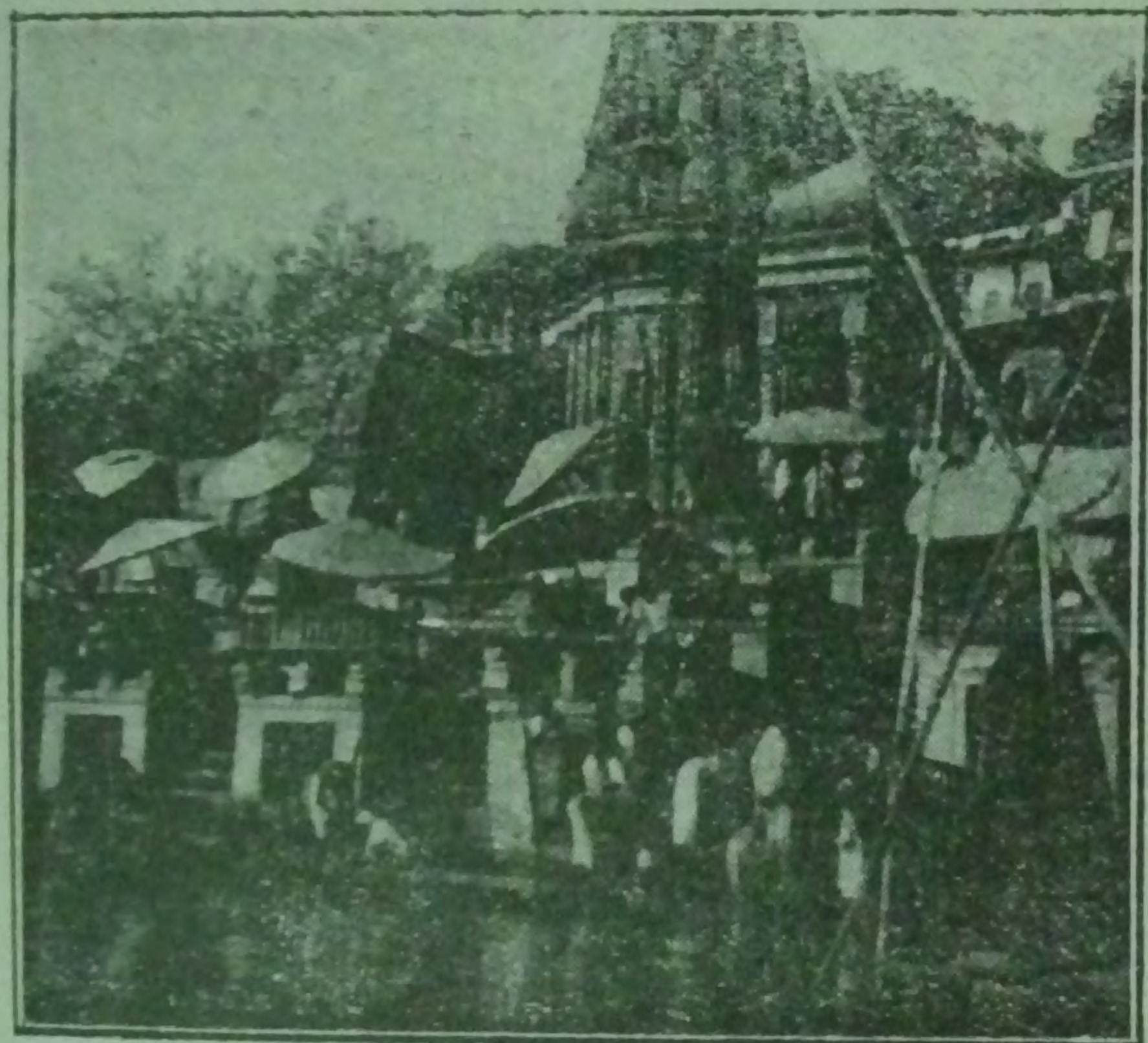
vere, pregano e guardano il fiume con uno sguardo smarrito e tranquillo, quasi lieto, poichè l'acqua del fiume santo risanerà le loro piaghe, o darà il dolce riposo eterno.

Dalla folla dei fanatici, giunge fino alla barca un un lezzo orribile.

La barca cammina urtando in mucchi di immondizie, dove galleggiano ossa di cadaveri male abbrustoliti. Vediamo distintamente sulle rive la folla dei pellegrini che si spoglia lentamente, sotto l'ombra di grandi ombrelli.

Nudità bronzee o d'alabastro, contro il bianco dei marmi o tremolanti nelle acque viscide del fiume.

Nudità perfette, in tutto lo splendore della forza e della giovinezza, ed orribili nudità senili, schifosamente ammalate, con tutti gli aspetti orribili della morte.



Il bagno pubblico sulle rive.

Il bagno sacro è pubblico.

Le sante acque lavano i mali di tutti, ed accarezzano e preservano dai mali le carni giovani e forti.

Credi, amico mio, non è una cosa molto pulita. Quel vecchio, gibboso e peloso come un cammello, accanto a quella giovinetta esangue, fa oggi forse il primo ed ultimo bagno della sua vita.

Finalmente girando lo sperone di una scalinata, vediamo i roghi.

La nostra barca, nel virare, si accosta troppo alla riva, ed investe un cadavere avvolto nel sudario, circondato da ghirlande di fiori, messo a bagno, coi piedi verso il fiume, per la purificazione finale.

Tentiamo di scansarlo, ma un remo lo urta in un piede, e n'esce carico delle rose che avvolgono il morto, e sollevando insieme un grosso cavolo, che la corrente portava alla deriva.

Ci fermiamo allibiti, temendo lo sdegno dei parenti, che hanno assistito dalla riva vicina alla breve scena, ma i parenti continuano a restare collo sguardo imbam-



Un cadavere infiorato ai piedi della gradinata, a bagno nel fiume.

bolato, guardando i cerchi oleosi dell'acqua, senza accorgersi dell'incidente occorso al caro defunto, durante l'ultimo bagno.

Finalmente, i roghi!

Ci accostiamo credendo di vedere fumate che salissero alte verso il cielo, a disperdere nell'aria lo spirito, mentre intorno, ai bagliori lividi delle fiamme, si compisse qualche misterioso e pittoresco rito.

Nulla di tutto questo.



Il fornello crematorio.

Scusa la brutalità colla quale ti dico in due parole la scena.

Ecco il quadro.

« Sotto la scalinata, che strapiomba sulle acque torbide

del Gange, sullo sfondo ciclopico dei graniti, a ridosso delle grandi teste marmoree di Silva, dalle mille braccia, s'allunga una serie di piccoli fornelli di calce e mattoni, grandi meno di un letto per un uomo vivo, coperti da una graticola di ferro a larghe maglie.

Dentro ai fornelli bruciano, a lento fuoco, alcuni tizzi di legno resinoso e dei grumi neri di carbone.

Sopra, arrostitiscono i cadaveri meravigliosamente infiorati dei morti, che hanno già avuto il conveniente bagno nel fiume.

Intorno ad ogni fornello, quattro necrofori, vestiti di bianco, come cuochi, con delle lunghe forchette in mano, ne sorvegliano la cottura.

Accoccolati sulle gradinate, i parenti del defunto guardano con soddisfazione, pensando alla beatitudine eterna del fortunato.

Un puzzo orribile, un lezzo di peste, sale, in lenti soffi, verso il cielo azzurro cupo.

Bambini ignudi color del bronzo, ruzzano da un fornello all'altro, raccogliendo i tizzoni ancora buoni

al fuoco, e li cedono ai necrofori dei fornelli vicini, in cambio delle rose cadute ai morti nello spasimo dei nervi della combustione. Vendono poi le rose ai vivi che coprono la gradinata, che se ne adornano ».

« Ma la filosofia indiana... ».

« Non lo so, non la conosco, ed è una cosa difficilissima a capire, e che noi, occidentali, non afferremo mai completamente, per esempio: perchè questi indiani fanno tanti bagni dopo morti, e così pochi quando son vivi? ».

.

.

Non ho potuto atterrare a Benares poichè l'autorità indiana me l'ha vietato in omaggio alla santità del luogo, e temendo che, volando sulla verticale dei roghi, potessi disturbare le anime, purificate dall'acqua e dal fuoco, d'innalzarsi rapidamente verso i cieli della beatitudine assoluta, senza dolore e senza gioia.

Atterraggio regolare ad Allahabad.



ALLAHABAD - La folla in attesa dell'arrivo.

Sono stanco.

Devo purtroppo riconoscere che la lunga volata mi ha esaurito.

È realtà vissuta, od è un giuoco ch'io stesso ho creato colla mia fantasia? E' un male meraviglioso della mia anima, questo volo?

Non posso più reggere così.

...i grandi silenzi martellati dall'urlo metallico del motore... i geli squallidi dei monti... le distese tropicali... le foreste di sogno... le solitudini mortali... le angosce... le folle deliranti... paesi e uomini strani... approfondire le sensazioni, creare l'immagine, distruggerla, superarla... la vita e la morte così variamente sentita da popoli diversi... la vita e la morte con aspetti nuovi, sempre formidabili... pazzia... Ho troppo goduto e troppo sofferto.

Ho sentito troppe cose.

Ma racconterò ancora i voli; poi il trionfo, se lo vivrò. Narrerò i fatti come li ho visti, non più come li ho sentiti, perchè le cose non hanno più meravigliose risonanze in me: l'anima mia è stanca di rimandare echi d'argento.

La vita è grande e bella.

Vestita di porpora o d'oro, nuda, d'alabastro o di bronzo, splendente nel sole, palpitante sotto le stelle, sussurrante tra i boschi, errante all'infinito per un deserto di sabbia rovente, morta nella forma del marmo e degli scheletri.

La morte, quanti ricordi di morte ho trovati! è un canto della vita.

Sono tanto stanco: ho distesa la mia vita per diecimila chilometri attraverso i cieli.

IL MAL DI MARE

Da Allahabat a Calcutta il viaggio fu lungo e tormentato da violente raffiche di vento che sollevavano ed abbassavano l'apparecchio in scosse regolari, facendogli subire un movimento ondulatorio pur troppo molto simile a quello
d'una nave in alto mare.

E tutti i terribili sintomi, seguiti dai soliti disgustosi inconvenienti del beccheggio d'una nave, furono da me provati in quella curiosa traversata.

.
.
.

Mi sembra di aver volato a lungo su una vasta distesa di risaie, poi su una steppa squallida, poi d'aver sorvolato altre colline ed altre risaie, mentre la via mi era tracciata sul terreno da una linea ferroviaria, che correva verso Sud. Mi ricordo che infine Calcutta, di lontano, tutta fasciata di brume, fuliginosa, circondata da una selva di camini fumanti, m'apparve, come una città enorme, mostruosa, una moderna metropoli europea. Comunque il mal di mare lasciò in me la più viva impressione in questa trasvolata.

Capannini non soffrì il disgustoso volo. E vedermeli, sorridente ed allegro, leggermente ironico, mentre io spasimavo, mordendo i pugni per non gridare, era per me un vero tormento.

Con quel mio cattivo animo invidioso e bilioso, mi domandavo: «Ma perchè dal momento che noi abbiamo legata la nostra vita e la nostra morte l'uno all'altro, dal momento che lui solo ha visto, goduto e sofferto tutto quello che io ho visto, goduto e

sofferto, ora, a volo, sui prati dell'Asia, a duecento chilometri all'ora, quando, se una vite s'allentasse, o la fibra d'un pezzo di legno cedesse, ci schiaccieremmo entrambi contro quel campo di riso, io, devo soffrire il male più atroce e disgustoso e lui può sorridere?»

Allora tentai di accentuare ancora il movimento dell'apparecchio, sperando con movimenti più aspri di vincere il disgusto di quell'ondulazione eguale e continua, o, almeno, di poter attaccare il pernicioso male al mio meccanico e fargli cambiare quel sorriso, forse di compassione, ma che a me sembrava terribilmente ironico, in una smorfia di dolore.

Ma tutto fu inutile: io aumentai il numero delle mie boccaccie e Capannini quello dei suoi sorrisi tranquilli, nonostante i miei invidiosi sentimenti a suo riguardo.

Finalmente l'ippodromo di Calcutta apparve, e sull'ippodromo un branco di candide vacche pascolanti. Invano domando loro il campo abbassandomi fino a sfiorarle. Le candide vacche, molto simili a quelle dei nostri paesi, continuano tranquillamente a pascolare alzando il muso, quando sono loro vicino, per guardarmi con molto stupore e continuando poi filosoficamente a brucare l'erba.

Finalmente, avendo osservato un tratto di terreno libero, discendo e metto piede a terra dove esalo gli ultimi sospiri del mal di mare fra le placide bestie, che mi vengono intorno ed osservano me e l'apparecchio non senza una mal celata ironia. Dio! che quadro eroico, sull'ippodromo di Calcutta, quella sera.

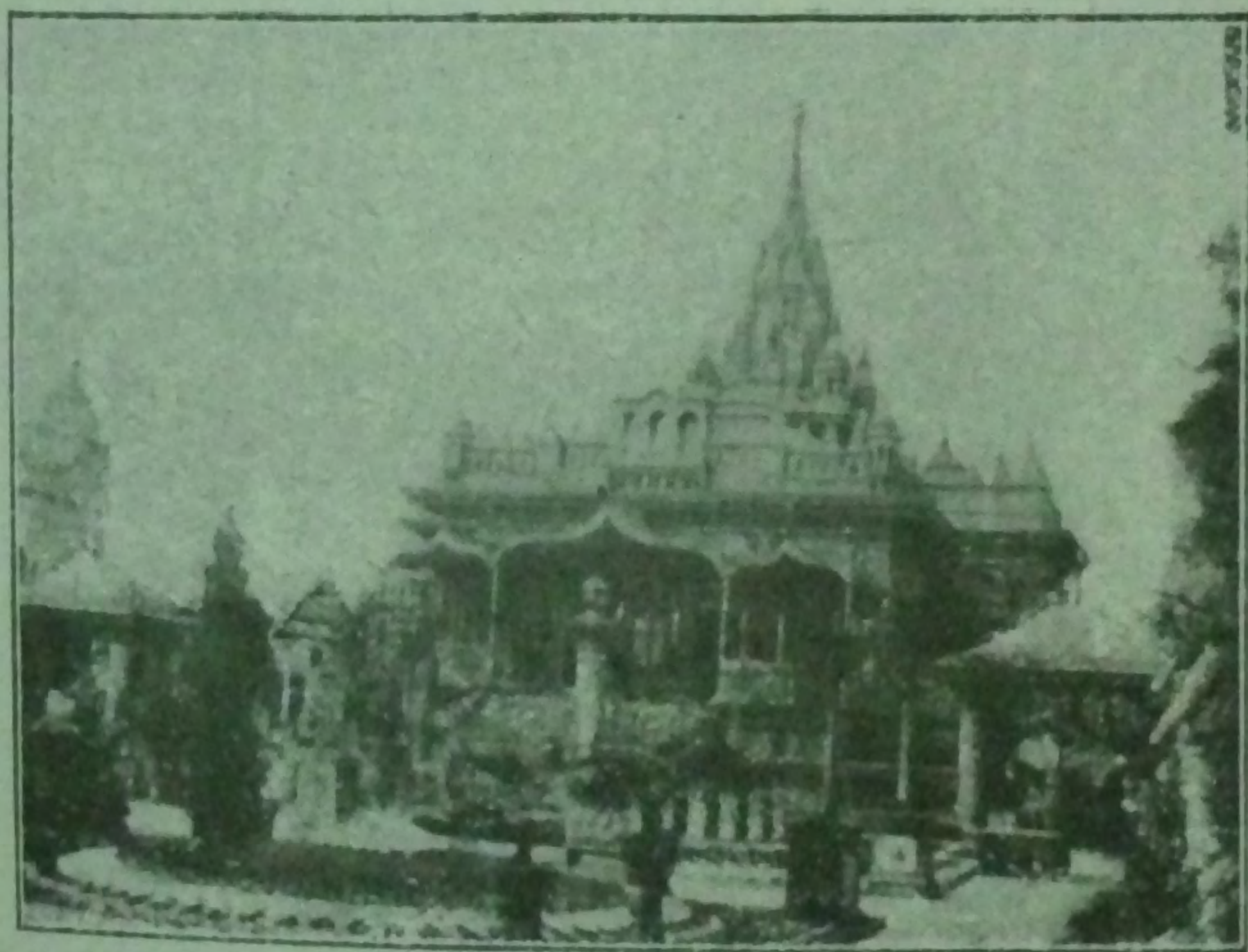
Un particolare.

La stampa di Calcutta non si mostra molto favorevole al nostro *raid*, e non è eccessivamente entusiasta della qualità degli apparecchi italiani.

Si capisce subito che sono capitato in un paese molto civilizzato in confronto a quelli che ho attraversati finora, dove l'interesse, la politica, la speculazione, l'invidia, hanno una parte molto importante.

Per convertire gli increduli, durante il mio soggiorno, porto in volo molti giornalisti del luogo, ai quali, naturalmente, dimostro tutte le qualità degli apparecchi «S.V.A.».

Entusiasti delle emozioni provate, subito i giornalisti, o per convinzione o per amore alle belle frasi sensazionali, incominciano ad esagerare le prove compiute, fino ad arrivare all'assurdo, tanto che il Comando di tappa di Calcutta si trova in obbligo di proibirmi i voli coi passeggeri.



Tempio Ja'n.

Monotonía.

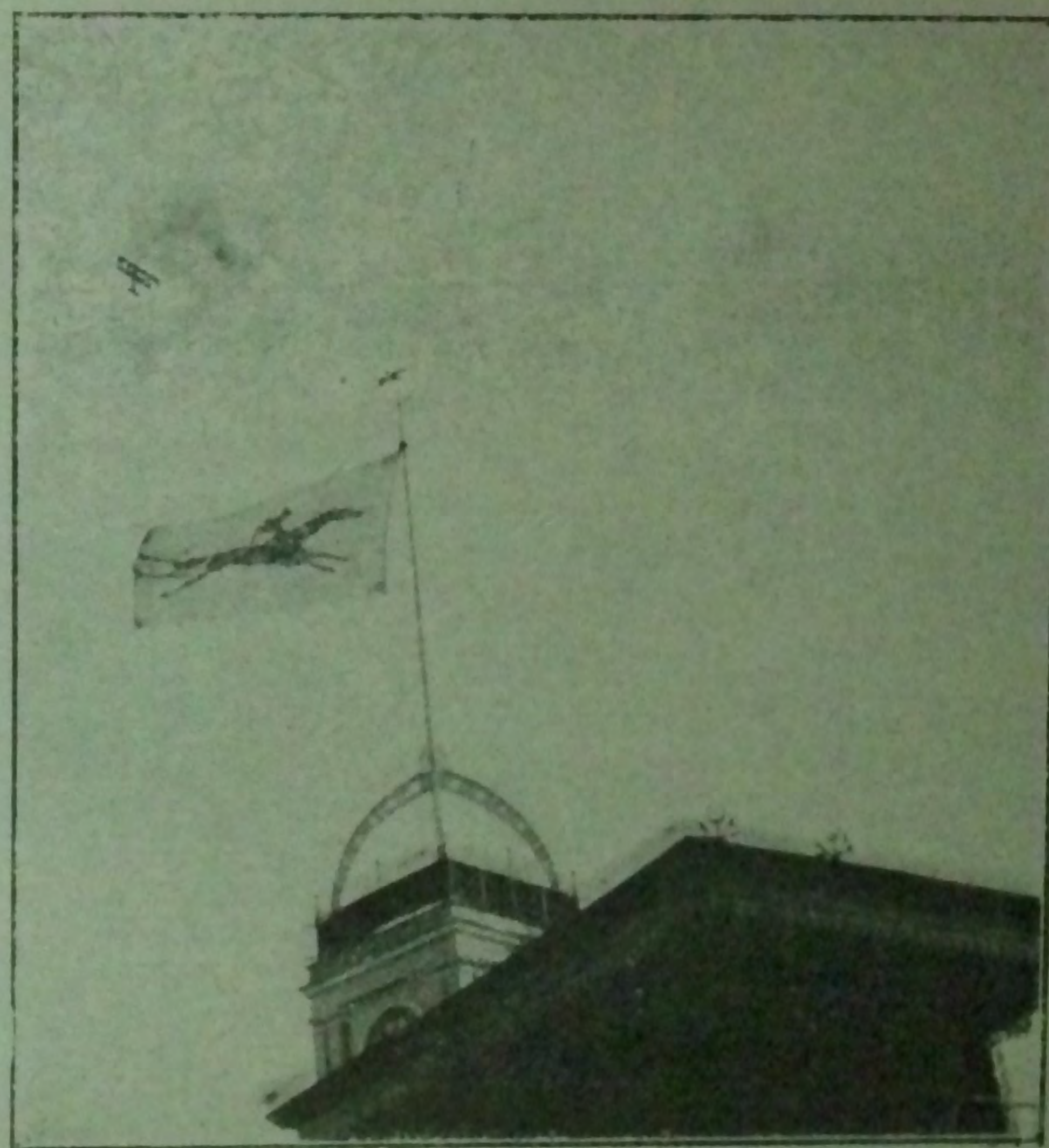
Al mattino del 31, erano in volo con me pel cielo di Calcutta, diretti verso il Sud, altri tre apparecchi. Lo «S.V.A.» di Masiero e due apparecchi inglesi postali dei capitani Mackintosh e Matthews.

Con Masiero m'era riunito qui a Calcutta e dovevamo proseguire insieme verso la mèta.

I due inglesi cercavano le vie aeree verso l'Australia. L'aria era piena del rumore dei quattro motori.

Neppure questa volta ho potuto fare il viaggio in compagnia, perchè Mackintosh fu costretto ad atterrare dopo dieci minuti di volo, per un guasto al motore, e Matthews, data la scarsa velocità del suo apparecchio, restò subito indietro, e dopo mezz'ora di volo lo perdemmo di vista. Masiero.....

.



CALCUTTA - A volo sull'ippodromo.

A questo punto mancano le cartelle che dovrebbero narrare il viaggio attraverso il Siam, che andarono smarrite durante il viaggio di ritorno. Sappiamo dallo stesso Ferrarin, che questi voli non furono particolarmente interessanti. Non abbiamo voluto pregare l'aviatore di scrivere ora, dopo quattro mesi, questa parte del volo, come la ricorda, e per non frammettere dei ricordi, per quanto ancora palpitanti, a delle note sincere di volo scritte, volta a volta, coll'animo ancora vibrante d'emozione nei giorni di riposo tra l'una e l'altra tappa. Riassumiamo nella pagina seguente, le tappe percorse e delle quali non ci sono gli appunti, incominciando per la narrazione da Ha-noi, nel Tonchino francese, *dove* Ferrarin fece tappa prima di lanciarsi attraverso la Cina.

(Nota dell'Editore).

ATTRAVERSO IL SIAM



Atterraggio fuori campo presso Bangkok.

CALCUTTA - AKIAB — AKIAB - RANGOON
RANGOON - BANKOK — BANKOK - HUBON
HUBON - HA-NOI



RANGOON - La grande pagoda.



Una strada di una città del Siam.



Costruzioni moderne.



Costruzioni antiche.

ANGOSCIA

Ha-noi.

Piove tranquillamente da parecchi giorni, e gli ufficiali francesi, miei gentili ospiti in questa tappa, mi assicurano che non è un fatto straordinario, e che non sono finora tanto sfortunato come mi lamento, poichè è cosa normalissima che le piogge durino, in questa stagione, parecchie settimane senza tregua.

Così la nostra vita è limitata nell'*haal* di questo *hôtel* parigino, fra i brindisi, il *whisky* ed i *coptail*. Dalle finestre dell'*hôtel* si vede la città cinese di Ha-noi in mezzo alle risaie, e lontano una distesa di prati allagati.

Me ne sto melanconicamente appoggiato col naso contro i vetri della finestra della mia camera, guardando la solita pioggia che se ne viene dal cielo inesorabilmente, quando sento aprirsi la porta alle mie spalle.

Non mi volto, perchè ho riconosciuto, dal suono dei passi, l'ufficiale di tappa. Egli, prima di entrare, non ha detto il suo solito « *pardon* ».

Lo sento fermarsi, incerto, in mezzo alla camera. Mi guarda, non parla.

Restiamo qualche minuto così. Io guardo fuori, senza pensiero, seguendo cogli occhi gli stanchi giri della bruma in lontananza.

Infine si decide, e mi dice: « Grassa e Gordesco... ». « Ebbene? » gli rispondo senza voltarmi.

« A Buscir... una panne di motore... hanno sbattuto contro una casa... sono morti tutti e due... ».

« Grassa e Gordesco!... ».

Continuo a guardar fuori; ma quella leggera sen-

sazione di freddo, che avevo alla fronte appoggiata contro i vetri, improvvisamente mi scende per tutto il corpo, dandomi un brivido.

Attraverso questa fitta pioggia, che vela Ha-noi di una densa bruma, rivedo una grande casa di Buscir, con dei muri alti, tagliati da poche finestre rettangolari... Poi, sotto un arco di sole, tra una colonna e l'altra dei portici, dinanzi al Caffè Ligure a Torino, le due forti figure di Grassa e Gordesco.

L'ufficiale di tappa se n'è andato, e m'ha lasciato qui, solo col mio dolore.

Non riesco ad unire nel pensiero le due figure vive di Grassa e Gordesco, illuminate di sole, precise nel mio ricordo, con quella gran casa triste di Buscir, senza provare un'impressione di strazio, come una lacerazione nel cervello.

.
.

Io sono prossimo alla mèta, ho superato difficoltà incredibili, e m'aspetta ora un viaggio tranquillo sulla pianura; eppure questa sera, in questa piccola camera cinese, chiusa tra la nebbia e la notte che s'avanza rapidamente, mentre, da fuori, giungono le risate rumorose degli ufficiali francesi, che giuocano nella camera vicina, io ho dei brividi d'angoscia e di paura.

Dalla scala, giunge il grido gutturale del *groom* cinese, piccolo, sciancato, mostruoso come un gnomo di maleficio.

Ha smesso di piovere; è notte.

Non c'è luna. L'aria densa è rigata dal volo di grandi uccelli notturni.

NEL TURBINE

Al mattino del quinto giorno, ero così esasperato dalla pioggia di Ha-noi, dall'inutile attesa d'un sole che non giungeva mai, che decisi di partire per Canton nonostante il mal tempo.

Grandi nuvole basse e grigie limitavano l'orizzonte. Eppure, anche con questa pioggia, spero di raggiungere Canton con una certa facilità, perchè la strada mi è nettamente segnata dalla carta geografica, e dal terreno. Basta ch'io attraversi la jungla, che è intorno ad Ha-noi, fino al mare, e poi segua la costa risalendo verso il Nord.

« *Bon voyage, les italiens!* ».

Parto tra un turbine d'acqua e mi tuffo in una grossa nuvola nera verso la conquista dell'inviolato cielo cinese.

Incomincia subito il martirio.

Folate di nebbia passano fra le ali velocemente; grosse gocce d'acqua turbinano nel vortice dell'elica, poi si precipitano con violenza contro la coda, trasmettendo a tutto l'apparecchio un brivido.

Anche la bussola è resa inutile da un forte vento di deriva, che soffia dalla terra verso il mare.

Più in alto, nubi ed acqua.

Il martirio dura quattro ore, su un terreno allagato, rotto da qualche filare d'alberi.

Poi il quadro cambia e vedo improvvisamente sotto di me il mare che s'infrange contro la costa.

Dopo altre tre ore di volo, dietro questa bava bianca che separa il mare dalla terra allagata, sento che non posso più resistere e che gli occhi mi s'annebbiano.

Decido d'atterrare per timore di essere buttato dal vento troppo verso l'alto mare, ma l'atterraggio non è possibile perchè la costa è tutta allagata e s'indovina soltanto dalla linea di schiuma, dove si infrangono le onde, e da qualche stretta striscia di terra posta in rialzo, che separa una risaia dall'altra.

Ma è dunque disabitata questa pianura, che non riesco a scorgere neanche una capanna! Soltanto qualche isolotto lungo la costa è adorno di poche capanne che, naturalmente, viste qui dall'alto, sono in tutto simili a quelle che si vedono dipinte sui vassoi cinesi, in vendita nei bazar europei.

Per quanto m'abbiano detto che queste isole sono abitate da pirati, atterro ugualmente sul primo isolotto pianeggiante che mi vedo disotto, disposto a lasciare tutto il carico della mia nave, compreso Capannini, in ostaggio, se ne è il caso, per un quarto d'ora di riposo, e per qualche indicazione sulla via per raggiungere Canton.

Non sono pirati quegli indigeni che accorrono terrorizzati intorno all'apparecchio, ma parlano un linguaggio così strano, che non si riesce a comprendere assolutamente nulla.

Discendiamo dall'apparecchio e ci rifugiamo sotto una tettoia, seguiti dalla piccola folla cinese che non osa quasi avvicinarsi alle nostre persone.

« Canton? Canton? »

Ed indico alla folla la mèta sulla carta da volo, tutta bagnata, ma non ottengo che un coro di vocali. Allora distendo la carta per terra, ed indico su di essa, col dito, la linea della costa fino a Canton, poi accenno, con larghi gesti,

alla spiaggia lontana.

« Canton? Canton? Dove sono ora? ».

Un signore s'avanza e sorride, spiega anche lui per terra una vecchia carta, mi indica Canton, poi ferma risolutamente un piccolo dito grassoccio in un punto della carta e mi guarda con aria di trionfo.

M'abbasso, gli sollevo delicatamente il dito e vedo che si era posato su di un isolotto molto vicino a Canton.

« Grazie, amico, ci siamo capiti, sono in quest'isola ». Segno sulla mia carta il punto indicatomi, e vedo

che con una mezz'ora di volo avrei potuto essere a Canton, e, per quanto avesse quasi annottato, dico a Capannini di dar l'elica. Il motore ripiglia, i cinesi si buttano a terra, noi saltiamo in apparecchio, e dopo pochi minuti siamo di nuovo sulla costa, verso il Nord, in mezzo alla stessa pioggia di prima.

L'isola è scomparsa nella nebbia.

Piove ora rabbiosamente e l'elica certamente deve essere slabbrata. È fortuna che entro mezz'ora raggiungerò Canton, perchè precipita la notte e già le grandi distese d'acqua delle risaie, ed il mare, perdono di luminosità e si confondono tra di loro.



Tipo di abitante di Canton.

M'abbasso ancora per non perdere di vista la costa. La nebbia si tinge leggermente di viola, poi annotta. Sono tre quarti d'ora che volo, e nessuna traccia di Canton.

E' notte. Non posso assolutamente proseguire così. Vedo un tratto di terreno, che mi sembra meno allagato, ed atterro nel bel mezzo di una palude, fra una tribù di uccelli, che s'alzano nel buio lanciando alte strida.

La notte.

Passiamo la notte in una garitta da guardacoste, lì vicina, seduti sulla terra umida, pigiati l'uno contro l'altro, stringendoci addosso gli abiti bagnati, battendo i denti pel freddo.

Capannini si addormentò subito, appoggiando la testa sulla mia spalla.

Da una sdruscitura del tetto, una goccia d'acqua, continua mi picchiò per tutta la notte su una spalla.

Situazione disperata.

Al mattino, un'alba gialla e piovosa illumina la pianura paludosa e deserta ed il grande Impero del sole.

L'apparecchio affonda lentamente nel fango ed ha un aspetto di grande uccello acquatico.

Mentre ci sgranchiamo le membra intorpidite, faccio con Capannini il bilancio della situazione.

In una ignota palude della Cina, fra i trilli dei beccaccini, vittime, senza dubbio, dell'errata informazione del cinese dell'isola.

Dopo un giorno di volo fra la pioggia, ed una notte passata in una garitta da sentinella.

Dopo ventiquattro ore di digiuno.

Stanchi, pesti, intirizziti.

L'apparecchio zeppo d'acqua fino alla midolla, le ali floscie, piene d'acqua nei due strali di tela.

Centocinquanta metri di campo fangoso per rullare ed alzarsi sulle prime alghe.

Un'ora al massimo di benzina.

Totale: Situazione disperata.

Eppure è assolutamente necessario partire da questa palude maledetta, alzandoci a volo, perchè tutto intorno il terreno è circondato dall'acqua, e, tanto Capannini che io, non abbiamo certo la forza di passare a nuoto, da un tratto di terreno all'altro, per raggiungere un soccorso lontano forse parecchi chilometri.

E così, montiamo automaticamente sul nostro apparecchio, e ci alziamo faticosamente, lasciando dietro di noi due larghi segni nel fango.

L'apparecchio, questa stanca nave superstite dalle bufere, carica di due esseri pietosi a vedersi, passa sugli alti canneti, coperti di nebbia, aprendo un largo squarcio tra le alghe.

Dove andare? Non c'è ombra di dubbio, ancora a Nord.

Dopo tutto, Canton non può essere lontana; mi preoccupa il fatto di non avere che un'ora di benzina disponibile.

Dopo mezz'ora di volo dritto verso il Nord, ancora non ho visto i segni di vita soliti, che accennano l'approssimarsi di una grande città, ma improvvisamente, attraverso un denso velario di nebbia, ecco Canton, cogli alti camini delle sue fabbriche, che bucano la nebbia.

M'appare una città grandiosa, dei grandi sobborghi ammonticchiati l'uno sull'altro, delle vie larghe, dei giardini.

Due volte le giro intorno cercando il campo, che m'hanno detto essere vicino ad un grande *hôtel*, che riconosco subito, ma il campo è indecifrabile, su questo terreno completamente allagato.

Qualche piccolo rialzo di terreno, degli alberi, grande folla per le strade.

Giro rabbiosamente sulla città, abbassandomi di quota, preoccupato perchè non ho ancora visto un punto qualsiasi buono per posarvi le ruote, disposto ad atterrare su una piazza, su un corso, piuttosto che buttarmi di nuovo alla campagna, fra i terreni acquitrinosi.

Vedo di sotto una folla che saluta freneticamente; una vera fiumana di gente riempie le strade rovesciandosi, dalle piccole vie dei sobborghi, sulle grandi arterie; ma per quanto tenti di scoprire la direzione della folla, poichè naturalmente, dovrebbero avviarsi tutti verso il campo d'arrivo, non riesco a vedere che un movimento disordinato, un tumultuare di cenci bianchi che mi salutano, uno sventolio di cappelli.

Anzi, mi sembra che la folla segua, per le strade, la direzione del mio volo, come se fosse curiosa di vedere dove potrò andare ad atterrare.

Tutte le terrazze del *Grand Hôtel*, sono gremite di gente che si agita salutando.

Allora, m'abbasso fino a pochi metri d'altezza, fino a sfiorare i tetti, ed urlo disperatamente: « Il campo! Il campo! ».

Il movimento delle braccia, lo sventolio dei cappelli si accentua. La folla sulle terrazze dell'*hôtel*, è esultante, perchè crede che io sia passato, così vicino, per salutare.

Spiego facilmente questo entusiasmo col fatto che,

dopo ventiquattro ore che mancava di nostre notizie, la popolazione di Canton, ci considerava già come perduti.

Ma intanto, la mia situazione è grottescamente disperata: di sotto una città sterminata, circondata da campi allagati, una folla delirante d'entusiasmo che mi acclama, dopo d'avermi creduto morto, ed io, a volo, ho ormai soltanto più dieci minuti, al massimo, di benzina, poi dovrò venire inesorabilmente a terra: su una piazza, su un tetto...

Guardando l'indicatore della benzina, m'accorgo che trema sullo zero. E' la vita per pochi minuti. Non ho nemmeno più il tempo di allontanarmi dalla



Tipo di abitante di Canton.

città per lanciarmi su un pantano qualunque della campagna... Ricordandomi d'un giardino, visto arrivando, in un sobborgo, una specie d'isola separata dalla città da canali, mi lancio in quella direzione, alzando la linea di volo.

Il motore muore.

È morto con un rantolo.

Ritrovo il luogo dove ho pensato d'atterrare, ma la strada mi è sbarrata da due grandi case; forse potrei

atterrare meglio in senso contrario, entrando nel giardino dalla parte degli alberi, ma il mio volo non può giungere fino là... Scivolo d'ala e riesco a passare in mezzo alle due case, richiamo l'apparecchio per saltare un filare d'alberi. Mi trovo un breve prato dinanzi, normalmente insufficiente per un atterraggio... Ho il pensiero angoscioso che la tappa di campo è sprovvista di apparecchi di ricambio, e che il mio volo deve inesorabilmente chiudersi in questo stretto giardino... Una macchia gialla sul prato... Metto l'apparecchio orizzontale, lo impenno, lo fermo quasi in aria, coll'angoscia che mi soffoca il respiro, lo rituffo, non ha più velocità, lo alzo ancora... sento un colpo alla *béquille*, che ha toccato per terra... Il filare d'alberi di fondo s'avvicina rapidamente... Il contraccolpo ha fatto posare le ruote sul terreno... La *béquille*, striscia e fa buona presa, come un'ancora; tento di piegare a destra, ma

la scarsa velocità non lascia giocare che debolmente i timoni... Un ultimo sbalzo... Un grosso tronco di fronte... Un fremito, e son fermo a due metri di distanza dagli alberi di fondo.

Mi volto indietro, e vedo in mezzo al prato un ombrello giallo che mi rotola dietro seguendomi, ed un cinese vestito di giallo che fugge in direzione opposta, urlando atterrito.

Dopo pochi minuti, una fiumana di gente invade il campo.

Sento urla di gioia, voci commosse, sento un suono di lingua italiana, una gota calda di lagrime contro la mia... uno sfarfallio multicolore davanti agli occhi... un ronzio confuso nel cervello... m'accorgo che non riesco a sollevarmi sul seggiolo di volo.....

.
.



Una via di Canton.

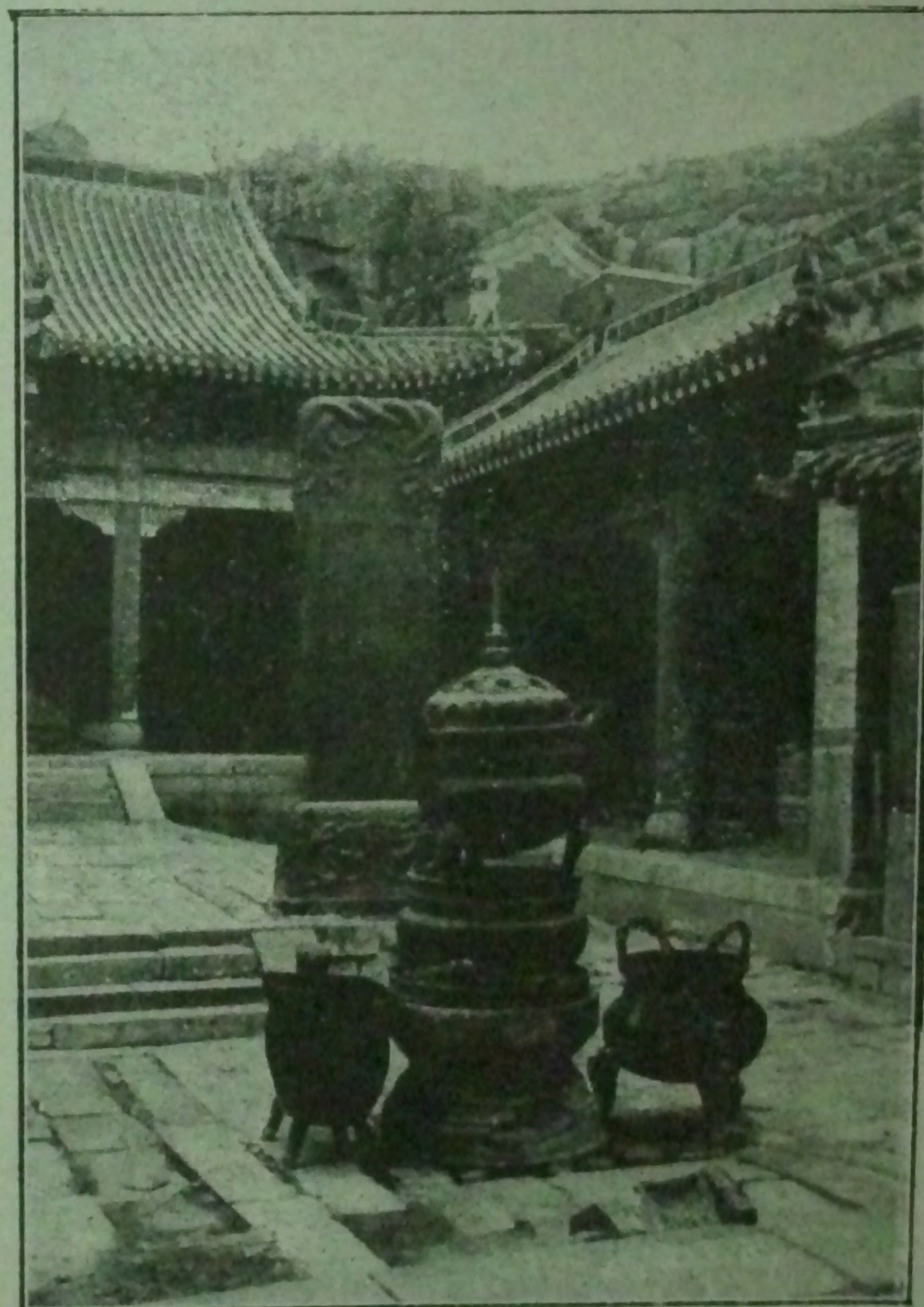


CANTON - Statua di Marco Polo nell'interno del tempio dei "cinquecento budda", che prossimamente diventeranno cinquecento ed uno, poichè vi si sta innalzando, per eccessiva bontà, anche la mia statua.

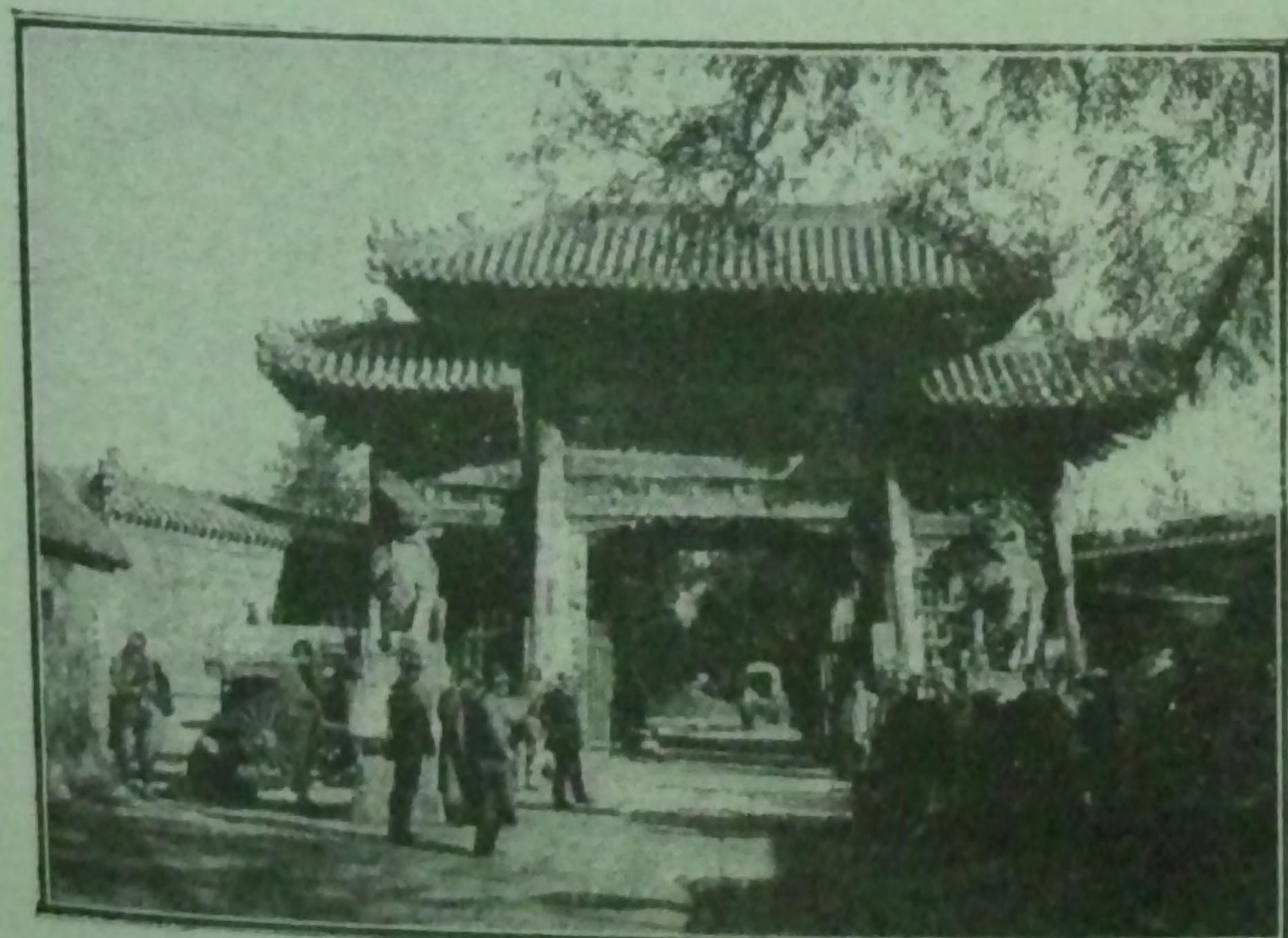
CINA



Statue in un tempio.



Cortile interno di una casa.



La porta di una città.

LA CELEBRITÀ

« Un letto per piacere! ».

« Un letto? Vorresti andare a dormire quando il Governatore ti vuol vedere, il Console verrà a momenti, le Autorità Cinesi ti hanno preparato un ricevimento ufficiale che resterà nella storia, la Legazione italiana t'aspetta da quattro mesi... ».

« Potranno dunque aspettare ancora qualche ora, non ne posso più, ed anche Capannini... ».

« Impossibile, impossibile, valeva la pena di venire da Roma fin qui, per dormire ».

Capannini non c'era più. L'ho mandato a cercare, e l'hanno trovato ancora sul giardino d'atterraggio, dove stava provvedendo alla sicurezza dell'apparecchio minacciato dall'entusiasmo degli ammiratori e dall'imperversare dell'acqua.

Ed incominciarono le eterne ed ingenue domande, che avevano però sempre qualche cosa di nuovo nella espressione di chi le pronunciava, ed alle quali, al principio del volo, davo sempre ampia soddisfazione, rispondendo a lungo, raccontando tutto, analizzando tutto.

Ma ora, esaurita, poco a poco, la varietà degli argomenti, avevo ormai ad ogni domanda trovata la sua brava risposta, che ripetevo sempre ed uguale, appena la domanda mi fosse fatta, e, nonostante alcune ribellioni della mia dignità letteraria, avevo ormai ridotta la conversazione, da una tappa all'altra, da un ricevimento all'altro, ad uno schema piuttosto primitivo, quale si trova nei libri dei bambini fatti a domanda e risposta.

Io stavo diventando l'idolo e la vittima della folla.

Sballottato da una parte all'altra della città, spinto ad una presentazione ufficiale, tirato, dall'altra parte, da un *reporter* di giornale, immobilizzato sotto il fuoco di un obiettivo fotografico, accarezzato da

un dolce: « Mister Ferrarin » che supplicava una firma, incominciavo veramente a godere l'ebbrezza della gloria.

I discorsi.

Che tormento! Me li sentivo arrivare da lontano, fin dall'inizio dei pranzi. Erano il mio incubo ed il mio terrore continuo.

Parole sincere e buone di un Presidente di Repubblica mi ricordavano la mia terra lontana. Amici e compatrioti parlavano dei miei sentimenti di figlio glorificato, che pensa all'ansia dei genitori, separati da lui da un numero enorme di meridiani e di chilometri. Il nome della Patria gloriosa, le virtù dell'Aviazione Italiana, gli echi della guerra, le mie doti personalissime, tanto meravigliose.

E sempre e sempre, cose belle e delicate, che dette così, dinanzi a tanta gente, non mancavano mai di darmi un senso di commozione, anche se sovente erano tradotte dalla voce cadenzata dell'interprete.

Ma per quanto avessi oramai i miei piccoli discorsi di risposta, belli e pronti, ben fissi nella memoria, non sempre mi era possibile di snocciolarli bene, e tutti d'un fiato, perchè non sempre rispondevano al pensiero del discorso che mi era stato rivolto.

Oh, quante infinite maniere di esaltare il mio volo! Quante immagini diverse!

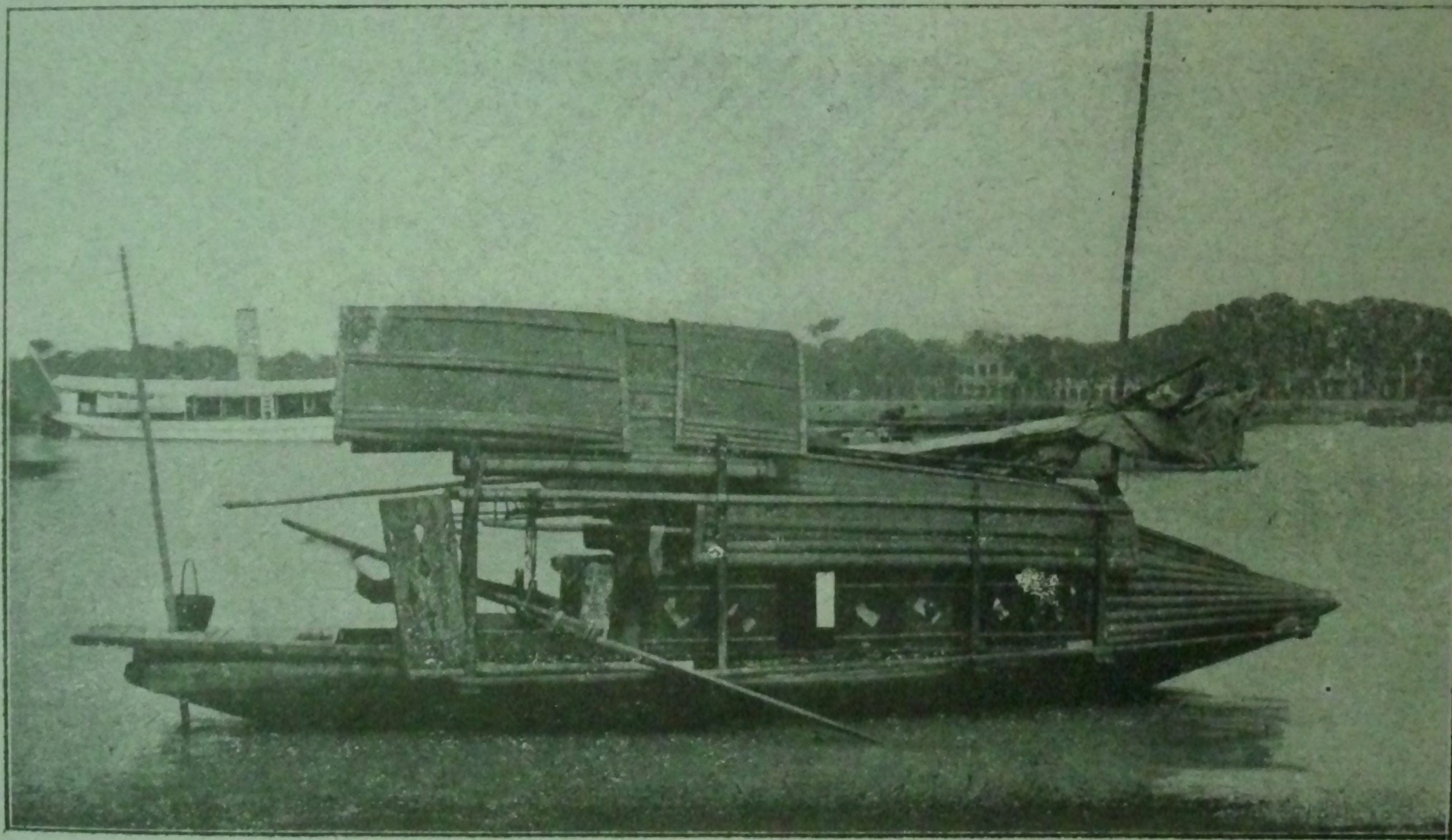
Ma il guaio era, quando, vinto anch'io dall'entusiasmo della folla, che mi era intorno, commosso da uno spunto caldo e nuovo, in una frase anche ufficiale, lasciavo alle mie parole prendere la via del cuore, e parlavo, parlavo, addentrandomi in labirinti senza fine, trascinato dal mio entusiasmo e dal mio affetto per il volo e per la patria.

Poi, improvvisamente, a metà di una frase, guardandomi intorno, vedevo tutta quella gente che mi era vicino, e che mi guardava negli occhi, ed alla quale io avevo detto, senza accorgermene, sentimenti e sensazioni mie, tanto intimi, e forse ridicoli. Allora, la frase mi si gelava fra le labbra, balbettavo, richiamavo una di quelle chiuse solite, che avevo imparato, poi m'abbattevo sfinito sulla mia seggiola,

mentre intorno, alcuni occhi si facevano umidi, forse per compassione all'oratore, occhi certo di connazionali.

E quanta varietà nelle marcie reali, così diverse l'una dall'altra, nello stesso giorno, nella stessa città, irriconoscibili quasi, eppure sempre dolci al mio cuore.

Musica della mia terra!



Tipo di barca che serve comunemente di casa ad un quinto della popolazione di Canton.



GIARDINI E VIALI CINESI



UNA FOLLÌA

Non so, se sia la meravigliosa virtù del bambù, o degli abitanti di Canton, ma l'*hangar*, che copriva il giorno dopo il mio apparecchio, rimasto nel giardino, era certamente il più bello

hangar, che io avessi mai visto.

Impermeabile, civettuolo, completo, fabbricato in quattro ore, con grande soddisfazione di Capannini che vedeva così sistemato anche il suo « S.V.A. ». Dopo sette giorni di permanenza a Canton, decisi di ripartire verso il Nord.

Il campo di partenza era il più infelice che si potesse immaginare: lungo al massimo 500 metri, ancora pantanoso per le recenti piogge, leggermente in discesa, sbarrato verso Nord da grandi alberi, ed a Sud da un'inutile casa.

« Signor tenente, da qui non si può partire ».

« Lo so, non si dovrebbe partire; ma io credo che, nelle migliori delle condizioni, noi riusciremo a saltare la casa di 50 centimetri; però è meglio che l'esperimento lo faccia io solo, tu puoi raggiungermi per piroscabo all'altra tappa ».

« Se permette, vengo anch'io con lei... ».

« Un peso in più, raggiungi in piroscabo, ti attenderò là; ma aspetta ch'io sia partito, può anche darsi che il tuo viaggio diventi inutile ».

« Signor tenente, o io vengo con lei in apparecchio, o metto il motore in condizione di non poter partire, assolutamente ».

« Oh, del *sabotage*! Lo farò mettere a posto dai motoristi di tappa! ».

« Non è possibile, il mio motore per poter partire ha un piccolo segreto che conosco io solo. Se voglio, non partirà mai più ».

« Allora vieni ».

I dintorni del campo erano gremiti di folla, in attesa della probabile catastrofe.

Tutte le Autorità ufficiali mi erano attorno.

Il motore rompeva l'aria fragorosamente.

Avevo fatto mettere sei persone a destra, e sei a sinistra, perchè trattenessero le ali dell'apparecchio fino ad un mio cenno, quando raggiunto il massimo della potenza di motore, avessi dato il *via* per la partenza, ed ora, le ali prigioniere gemevano e vibravano, il motore lanciava urli rabbiosi e tutto l'apparecchio si contorceva e tentava di lanciarsi.

Accennai col capo.

Un attimo d'incertezza nella corsa, poi dritto, come contro un bersaglio, verso la casa... tre sbalzi... uno strappo violento ai comandi... l'ultima finestra della casa... i tetti rossi... il cielo davanti e la pianura allagata!

Piegai, poi drizzai in alto, in linea retta, una capriola di gioia in faccia all'Universo e mi ritrovai di nuovo sul campo di partenza.

Guardai ridendo l'ostacolo che avevo passato e vidi i tegoli della casa che, strappati dal vento, s'erano accavallati, formando un largo solco.

L'apparecchio era pieno di vita, ed aveva brividi di gioia.



CINA - Uno spettacolo barbaro - Esecuzione capitale per una strada.

PEI CIELI, UBRIACO DI ENTUSIASMO ::::

Il volo accelera.

La mèta è vicina.

La narrazione è breve.

È in me, ed in tutti, la fede assoluta del successo.
Dalle tappe stabilite attraverso alla Cina, la Corea
ed il Giappone, mi sono giunti telegrammi di giubilo
e di fervida attesa.

L'entusiasmo sul mio passaggio è enorme.

So che, in una città, sono stati organizzati sette
giorni di festeggiamenti in mio onore, in un'altra
tre, in un'altra ancora cinque.

Devo ritardare l'arrivo per udire gli *evviva*...

È la voce di una Nazione che mi chiama, m'accom-
pagna, mi incita, in questo cielo di nebbia, attraverso
questa pioggia maledetta.

Nulla può fermarmi dal raggiungere il segno, sfido
Iddio: sono un protetto del popolo.

Nessuno di questo immenso popolo cinese oggi
ignora il mio nome, i miei ventiquattro anni, il mio
viso ed il nome, forse mai pronunciato, d'Italia!

Nelle piccole capanne disseminate fra le risaie, o su
per questi squallidi monti rotondi, che mi balzano
incontro fumosi di nebbie, attraverso tutto l'Impero,
anche dove non sono mai giunti neppure i bandi
imperiali, da mesi il contadino attende
l'ala tricolore che passi sui suoi campi.

L'ala è in vista, è giunta, è passata!

Io porto quest'ala stanca, lacera, bandiera pe' cieli
della mia Patria, a voi, uomini gialli, miei amici.

.
.

Una catena di montagne e di nubi.

Le supero.

Piove.

Il mare grigio del golfo di Hong-Kong trema in
lontananza, come un gran piatto di stagno fuso.

Lo sorvolo, poi ritorno alla costa, e ricomincio il
solito e monotomo viaggio, seguendo un filo bianco
di schiuma, mentre forti raffiche di vento di terra
tentano di portarmi al largo.

Questa stanca nave beccheggia, e lotta ancora rab-
biosamente coi venti per tenersi vicina alla terra,
ma il viaggio s'allunga in continui derapamenti e
sbalzi di quota, e la notte sale dalla pianura con
tristezza lenta ed inesorabile, poi si
allunga sul mare, si stende, precipita.

È notte.

Sono ancora lontano, più di 100 Km., da Foochow,
e devo decidermi ad abbandonare la costa, e but-
tarmi attraverso i monti, per evitare il lungo giro
del golfo di Hong-Kong.

Seguo il luccichìo incerto di un fiume, che la carta
mi indica come buona
via fino a Foochow.

In una strozzatura di una gola di montagne un
risucchio di vento mi sbalza di duecento metri di
quota, mi afferra, mi torce su un'ala, poi mi ab-
bandona.

Proseguo nella pioggia, nel buio e con un forte
vento contrario.

Una distesa di lumi in lontananza...

Un solito arrivo.

NON POSSO PIÙ NARRARE...

Questo entusiasmo m'uccide.

Per me furono preparati onori reali, ma per questo popolo primitivo io sono oggi più che un re.
Sono un Dio.

Il volo non ha più interesse per me, è un fatto comune, un mezzo qualunque per raggiungere una mèta già sicura.

L'arrivo è certo come cosa designata dal Destino.

Non ho più dubbi, incertezze, calcolo.

Volo, arrivo, deliro per qualche giorno con la folla, riparto.

Io sono un re antico di questo popolo, un eroe leggendario, vittorioso di una grande guerra, che ritorna alla Patria che lo acclama.

Per me furono aperti i Templi, chiusi da oltre mille anni, ne furono tratti i vasi preziosi e rari, che i sacerdoti deposero fra le mie mani.

Sono un Budda, il cinquecentunesimo, un Dio d'Occidente, ricordato sui libri sacri del Bene e del Male, del Giorno e della Notte.

No. Non è vero.

Non dite che sono un Dio, miei piccoli e buoni uomini gialli, non mandatemi incontro il vostro infinito stuolo di bambini ridenti, a cantarmi i vostri *banzai!* perchè io non posso, come Cristo, alzare le mani e benedire questo stuolo d'uomini miei fratelli, perchè io sono un uomo come loro.

Non aprite le porte dei vostri Templi, dove l'aria è piena di mistero, perchè il mistero io l'ho appena sfiorato, ed esso mi opprime, mi uccide come voi.

I miei fratelli bianchi sono tutti buoni e grandi come me. Laggiù, lontano, di dove giungo con queste piccole ali, tanti sono i miei compagni, e molti più eravamo..... Sono morti.

Ma verranno in molti un giorno..... Una nube che oscurerà il sole con piccole ali tricolori.

Perchè piangete?

Perchè mi guardate in modo strano, perchè mi toccate per accertarvi che sono un uomo come voi.

Come voi! Un piccolo uomo fortunato, che ha strappata la sua vita tenacemente, che, sovente, ha chiusi gli occhi per non vedere la morte, e che non vuole diventare un Dio.

Lasciatemi la gioia di aver compiuto, da uomo, una cosa meravigliosa.

Non sono un predestinato, come volete farmi credere.

Non lo voglio credere, per non perdere la gioia della partita vinta.

Sì.

Toccherò la mèta.

E' certo.

Ma già troppe gioie m'avete prese col vostro entusiasmo... già non posso più scrivere... non ricordo... non sento più il volo... non vedo più me stesso... non rido più.

M'avete tolto già molto, forse quasi tutto.

LE ULTIME TAPPE

La mano è stanca, forte ancora al timone di volo, trema nel reggere la penna, perchè l'anima del pilota è ubriaca di gioia e di entusiasmo. Perchè narrare? Ricostruire? Chi può aggiungere bellezza al fatto?

E lo riportiamo freddo ed esatto, grande nella breve narrazione ufficiale dei comandanti di tappa.

(Nota dell'editore).

RELAZIONE UFFICIALE.

Ferrarin riceve a Foochow un telegramma, che il campo di tappa, stabilito nell'ippodromo di Shanghai, non è usabile, fino a quando non siano terminate le corse che si stanno, in quei giorni, ivi svolgendo.

Il campo di Foochow è sprovvisto di *hangars*, e la pioggia, cadendo abbondantemente, tormenta l'apparecchio che è unicamente coperto da tende.

Il campo viene allagato dalle piogge, che peggiorano le condizioni del terreno, che, d'altra parte, è limitato.

Durante il soggiorno di Ferrarin molte cordialità gli sono usate, dalla Colonia Italiana e dalle Autorità, le quali, consegnano una decorazione commemorativa ed altri ricordi.

Il giorno 2, avendo avuto notizia che le corse sono terminate e che il campo è libero, parte da Foochow, dove il decollaggio non è facile a causa del terreno, reso pantanoso dalle recenti piogge. Il tempo, che si è schiarito, favorisce il volo di Ferrarin che, da Foochow a Shanghai, realizza la sua più bella tappa.

Il tempo splendido, la temperatura mite, l'aria calda, la visibilità perfetta, gli permettono di gustare i bei panorami che passano sotto le sue ali e che tagliano rapidamente l'azzurro.

Attraversa il golfo che precede Shanghai per un 60 o 70 chilometri di mare, poi Shanghai gli appare adagiata sul grande fiume, vasta e popolosa. Fer-

rarin è arrivato con circa mezz'ora di anticipo sul tempo preveduto, e ne approfitta per fare due giri a bassa quota sulla città, prima di atterrare. Si porta quindi sul campo, e, sfiorando le tribune dell'ippodromo, atterra fra le acclamazioni del numeroso pubblico accorso.

Le Autorità e la Colonia Italiana accolgono cordialmente il pilota, che trova innanzi a sé un programma già prestabilito per sette giorni di festeggiamenti, durante i quali, i nostri piloti, sono fatti segno a cordialità di ogni genere, non escluso delle decorazioni commemorative e dei magnifici doni.

Un telegramma da Calcutta ci annuncia che il capitano Ranza, rotto l'apparecchio di riserva del campo tappa di Calcutta, per una *panne* in partenza, non può più proseguire, essendo tutte le altre tappe sprovviste.

Trascorsi i 7 giorni, Ferrarin parte per Tsingtao ove lo attende un altro programma di festeggiamenti a data fissa.

Verso le 10 del giorno 9, Ferrarin parte e trova l'aria molto perturbata: grandi perturbazioni d'aria fanno avere all'apparecchio sbalzi ed ondulazioni ritmiche.

Il viaggio si svolge monotono e senza speciali particolarità lungo la costa su dune deserte. Tsingtao è facilmente riconosciuta dal pilota per la caratteristica insenatura.

Dopo sei ore di volo, dovuto al forte vento contrario incontrato, Ferrarin atterra nel campo tappa

di Tsingtao, accolto da numerosissima folla e, per la prima volta, ufficialmente dalle Autorità giapponesi che, cordialmente, portano il primo saluto della loro Nazione: mèta ultima del grande viaggio.

Il Governatore di Tsingtao offre a Ferrarin ed al motorista Capannini una medaglia commemorativa. Un programma di tre giorni di festeggiamenti attende il pilota.

Un telegramma da Pekino informa che anche colà è stabilito un programma di accoglienze, e che per essere in accordo con questo programma gli apparecchi dovranno arrivare colà il giorno 17. Ferrarin decide di sostare in Tsingtao fino al giorno designato.



Il Governatore di Foochow, che da otto anni non usciva dal suo palazzo, si reca al campo in attesa dell'arrivo.

Durante questo soggiorno, le Autorità giapponesi mostrano a Ferrarin i resti delle organizzazioni militari tedesche di Tsingtao, che confermano una volta di più il valore delle operazioni militari giapponesi in questo settore della grande guerra.

Il giorno 17, come è stabilito, Ferrarin parte da Tsingtao salutato dalle autorità e da grande folla. Il viaggio da Tsingtao a Pekino si svolge regolarmente su terreno facile, solo un po' di pioggia coglie Ferrarin durante la strada. Passa su Tientsin, getta dei manifesti che gli erano stati consegnati a Tsingtao, e si abbassa per salutare la Regia Nave « Caboto »,

che è all'ancoraggio in rada, acclamato dagli *urrha* dell'equipaggio. Mezz'ora dopo è sul campo di Pekino dove una folla enorme lo attende. Il Ministro Giapponese, il Ministro Italiano, il Comandante l'Aviazione Militare Cinese, Generale Tiu, salutano calorosamente il nostro pilota al suo arrivo. Il Maestro di Cerimonie, consegna a Ferrarin l'Ordine della Tigre di terzo grado a nome del Presidente della Repubblica. Il motorista è egualmente decorato con un'alta onorificenza.

Lo stesso giorno dell'arrivo di Ferrarin era pure previsto quello di Masiero che era partito da Shanghai con l'intenzione di fare una sola tappa. Verso sera arriva un telegramma annunciante l'atterraggio di Masiero a Tsingtao. Il tempo favorevole, con forte vento in coda, fa fare una forte media oraria a Masiero che decide ad atterrare a Tsingtao, non volendo saltare la prima tappa giapponese.

Riparte l'indomani mattina da Tsingtao, con tempo favorevole, ma, a due terzi della strada, la rottura di un perno del bilanciere di una valvola lo obbliga ad atterrare sulla spiaggia. Deve recarsi a piedi fino al primo centro abitato per procurarsi il necessario per riparare la piccola avaria. Riesce a trovare quanto desiderava e sei ore dopo riparte per Pekino, dove arriva poco dopo il tramonto.

Non avendo sue notizie il pubblico non lo attendeva al campo.

I piloti sono presentati al Presidente della Repubblica, pranzi e ricevimenti si moltiplicano in loro onore. Una conferenza letta innanzi a numeroso pubblico, illustra le vicende del *raid*. Il Comandante l'Aviazione Cinese esprime il desiderio di fare un volo. Il Tenente Ferrarin fa fare al Generale un giro sul campo, entusiasmandolo.

Dopo sette giorni Ferrarin parte per Tsingsu. Masiero attende a partire, perchè non essendoci più apparecchi di ricambio nelle tappe successive, si vuole essere sicuri che un'eventuale rottura non impedisca al Ferrarin di completare il raid fino allora integralmente compiuto.

Alla partenza Ferrarin sorvola la città e lancia dei manifesti di saluto.

Incontra dopo mezz'ora di volo le mura che segue fino al mare. Prende quindi la ferrovia, che lo co-



Il Generale Tiu, capo dell'Aviazione Cinese, scrive una frase d'augurio sull'ala del velivolo.



Il mio augurio.

steggia, fino al campo intermedio di Kun-Tse, che avrebbe forse saltato, se un forte vento in prora, non gli avesse fortemente ridotta la velocità e non avesse sentito il bisogno di riparare, a causa dei



Ammirazione femminile per Capannini.

violenti sbalzi subiti nel volo, che, anche questa volta, lo hanno costretto a soffrire il mal di mare.



Omaggio floreale a Capannini.

Molta folla accoglie il pilota all'arrivo.

Il Governatore del Distretto consegna al pilota una decorazione commemorativa. Riparte poco dopo, e, indisturbato, arriva a Tsingsu un'ora e mezza più tardi, entrando in territorio giapponese.

Il pubblico, che aveva atteso fino alle 6, e che più non pensava a vederlo arrivare, accorre al campo al rumore del motore. È caratteristica la vista che presenta al pilota dall'alto il gremirsi, improvviso, di tutte le strade dei costumi bianchi coreani. Al campo l'apparecchio è immediatamente circondato da un'enorme folla, a stento tenuta dai soldati giapponesi disposti per l'ordine pubblico.

Il delegato per la Commissione giapponese presenta al pilota il benvenuto e, col saluto augurale dell'Aviazione Militare Giapponese, una medaglia d'oro commemorativa di ricordo che venne anche offerta a Capannini. L'indomani le notizie del tempo a Seoul sono sfavorevoli. Rimanda quindi la partenza al giorno dopo. Masiero intanto aveva lasciato Pekino, e, dopo un atterraggio a Kun-Tan-Tsa, dove aveva passata la notte, era partito quella stessa mattina all'alba per Tsingsu e vi arrivava mentre Ferrarin stava per ripartire.

Questi, dovendo lanciare dei manifestini sui centri abitati che incontrava sul percorso, parte senza attendere il termine del rifornimento del Masiero. Masiero, rifornito l'apparecchio, s'innalza facendo rotta direttamente su Seoul. Ferrarin segue la ferrovia ed esegue la missione avuta lanciando manifestini su tutti i centri abitati che incontra.

L'aria è buona, il terreno sottostante è montagnoso ed accidentato, il volo non offre nulla di anormale. Masiero, come si è detto, ha puntato direttamente su Seoul, e vi arriva alle 11 e un quarto circa.

Un quarto d'ora dopo anche Ferrarin plana sul campo di Seoul.

Anche qui un immenso pubblico e tutte le Autorità Civili e Militari sono sul luogo. Un programma di tre giorni di festeggiamenti, dimostra ai nostri piloti con quale animo sia accolto, nel Giappone, il messaggio di amicizia che l'Italia invia, e lasciano immaginare l'impazienza con cui tutto il popolo dell'Impero attende il compimento della grande impresa.

Al secondo giorno di permanenza, un forte vento si leva che scorperchia e danneggia l'improvviso ricovero degli apparecchi, i quali devono essere ancorati per non subire avarie.

Tre giorni dopo, il 28 maggio, i due piloti prendono il volo per Taiku alle 10 circa del mattino, e vi arrivano, dopo due ore di volo regolare, seguendo la ferrovia.

A Taiku, presi gli accordi con le Autorità navali per la scorta fornita dalla Marina Imperiale Giapponese, vennero minutamente verificati i motori per la traversata del canale di Tsushima. Alle 6,30 gli apparecchi sono in volo, mentre grosse nuvole sparse limitano da ogni parte la visibilità.

I piloti lasciano sulla dritta Fusan, e si mettono in rotta per la traversata del canale. Gli apparecchi navigano ad una quota di 1500 metri. Dagli squarci

Il paesaggio giapponese, che si svolge sotto gli occhi dei nostri piloti, è
ubertoso e magnifico.

Da lontano una caligine nera annuncia la laboriosa città di Osaka, le cui innumerevoli officine si rivelano per i lunghi comignoli fumicanti. Ed è il Giappone dell'industria e del lavoro, il Giappone che si avanza nella civiltà con passi da gigante, che appare agli occhi dei nostri piloti, dopo i campi,



Un arrivo su un campo del Giappone.

delle nuvole si intravede il mare del Giappone e due dei tre cacciatorpediniere di scorta che, secondo le convenzioni stabilite, innalzano regolarmente alti pennacchi di fumo nero.

Il diradarsi delle nuvole della costa opposta mostra, ai nostri piloti, le verdeggianti isole dell'Impero, mèta ultima del grande viaggio.

Alle 8 e mezza il canale è attraversato e gli apparecchi puntano direttamente su Osaka seguendo la strada prescritta.

in cui, i templi tranquilli e solitari, nascosti nel verde, testimoniano la civiltà secolare dell'Impero del Sole Levante.

A piccola distanza di tempo, l'uno dall'altro, atterrano i due apparecchi ad Osaka, acclamati dalla folla innumerevole: fiori e doni sono loro offerti, cordialità senza fine, ed ammirazione sincera commuovono i quattro aviatori.

Incalza il desiderio di raggiungere l'estrema mèta.

L'indomani mattina, dopo una breve visita ai

motori, alle 10, gli apparecchi partono alla volta di Tokio.

Nebbia, vento e pioggia, li ostacolano. L'ultima tappa è dura, ma la volontà, temprata alle difficoltà superate, supera anche questa. Masiero con apparecchio più fresco, e quindi più veloce, tira dritto fra le montagne. Le nuvole e la pioggia lo costringono a cercare la visibilità a bassa quota.

Girando fra le valli, a pochi metri dagli alberi, spunta sul mare, segue la costa, ed intravede Tokio. Poco dopo vi è sopra e plana nel campo di Yoyogi, dove, fin dalla prima mattina, una folla compatta e paziente, aspetta fidente l'arrivo delle ali tricolori. Sicuro di poter seguire Masiero che fa strada,

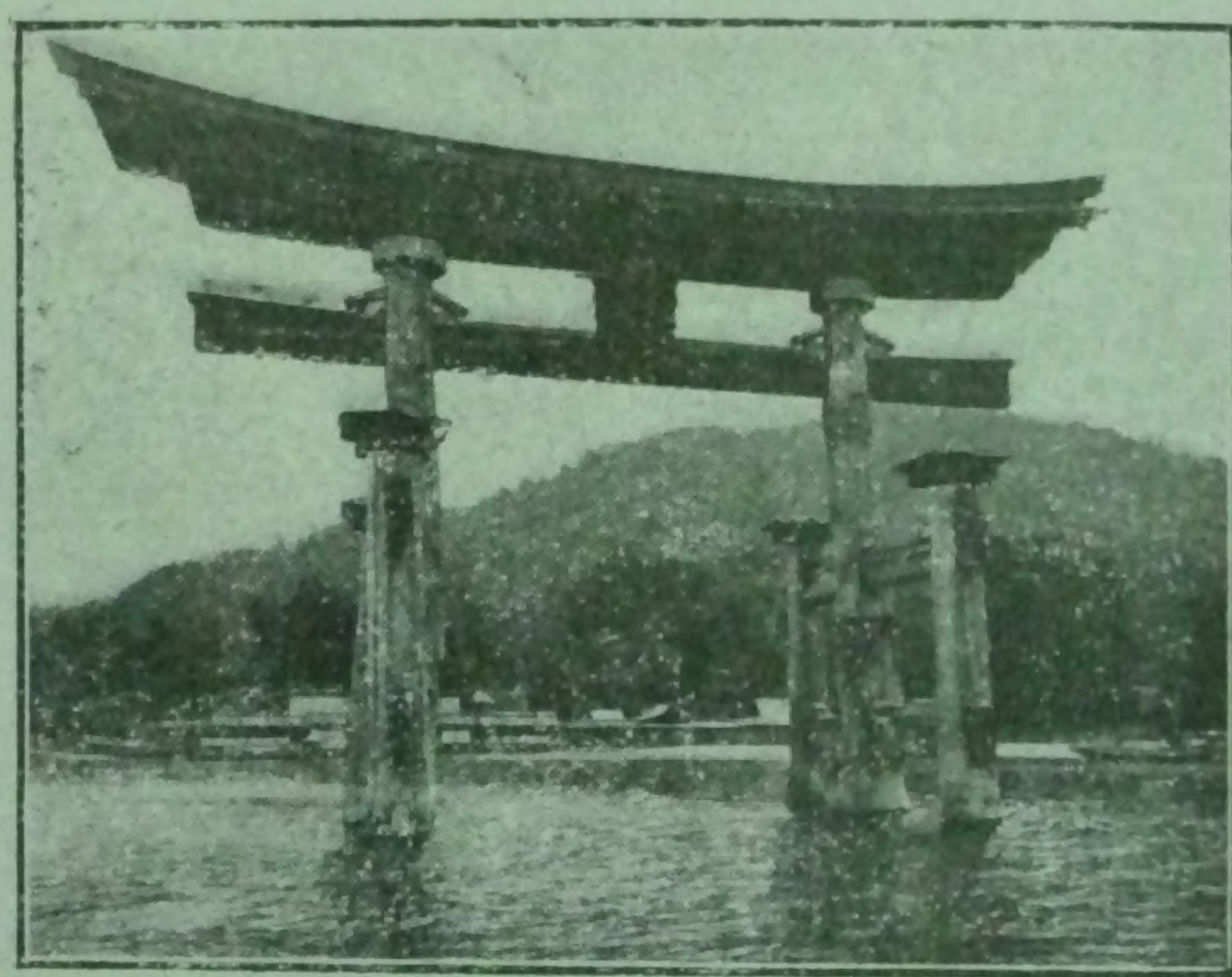


del secolare Impero del Sole Levante, la prima comunione per le vie dell'aria è stata lanciata, ed un tenue filo, non più ideale, ma reale, ha congiunto i due paesi.

Il 31 maggio, il popolo giapponese ha sentito e profondamente compreso l'importanza di questo grande fatto storico.

Il cammino verso il progresso è caratterizzato da tentativi in cui l'audacia supplisce all'incertezza della via da seguire.

Anime giovani ed entusiaste sono sempre quelle che indicano la strada alle moltitudini, e le incertezze e manchevolezze delle prime prove, corrette dalla esperienza delle anime audaci, rendono il cammino



... Verso la mèta ...

Ferrarin non si preoccupa del controllo della rotta e nelle montagne, fra le nuvole, perde il compagno che scompare fra la nebbia.

Dopo circa un'ora di viaggio senza visibilità del terreno, cerca al di sotto delle nubi un riferimento. Poco lontano un grande campo di aviazione con grandi *hangars*, si offre al suo sguardo. Vi plana per domandare informazioni. Un piccolo rifornimento supplementare in previsione di un'altra eventuale dispersione nella nebbia, e riparte subito per Tokio, che raggiunge un'ora e un quarto dopo l'arrivo di Masiero. La grande mèta è raggiunta: gli entusiastici *banzai!* del popolo giapponese, raccolto a Yoyogi, hanno acclamato il successo del grande cimento.

Il sogno di un Poeta ha avuto il 31 maggio la sua realizzazione!

Dalla civiltà secolare di Roma, alla civiltà secolare

agevole alle masse che seguono. Anche quest'ultimo grande cimento, come tutti i tentativi, ha le sue manchevolezze che sono scuola per il futuro. A noi spetta il compito di correggere queste manchevolezze e profittare dell'esperienza, per far fare all'uomo un altro grande passo verso il progresso.

Il *raid* Roma-Tokio, non deve essere seme infecondo. La prova ha esplorato la strada, e, agli esperti, ha indicato le difficoltà e la maniera di superarle. Il lavoro paziente, di critica e di ricostruzione, darà la reale e pratica possibilità di rapide comunicazioni fra l'Italia, molo aereo dell'Europa, ed il Giappone, polo e molo primo della civiltà orientale.

La tecnica, che avanza a rapidi passi facendo tesoro dell'esperienza compiuta, mette già ora a disposizione le ali più robuste, più rapide e più sicure di quelle

che hanno trasportato qui i due audaci pionieri. Con le ali nuove e con sapiente e larga predisposizione, le 116 ore di volo, che hanno qui condotto Ferrarin, potranno essere ridotte di più di un quinto. Non è parto di fantasia, ma possibilità reale, pensare ad una organizzazione, che, distribuendo sulla strada un numero sufficiente di grandi stazioni, largamente dotate, e di piccole stazioni di tappa, possa preparare il volo successivo agli apparecchi rapidi e capaci che sormontino la distanza di un periodo non superiore ai dieci giorni.

E' ragionevole prevedere che la tecnica aeronautica, che avanza ogni giorno con passo sicuro, possa raccorciare notevolmente questo periodo ora calcolato con sufficiente larghezza.

.

L'Italia, con gesto latinamente generoso e tradizionale nella storia della sua razza, ha lanciato il seme che deve germogliare e fruttificare.

.



A Tokio, fra la folla degli studenti.

Tokio - 31 Maggio

La solata è finita - Ho attraversato mezzo il mondo a volo - la Fortuna è stata buona con me -

Bario Capannini, e discendo sul campo -

Appena a Terra mi vien recato un telegramma dei miei di casa -

Mi appoggio alla mia ala lacera e singhiozzo, mentre intorno rimbombava l'entusiasmo della folla o stento trattenuta da un doppio cordone di soldati -

Il piccolo dio, vincitore dello Spazio e delle Bufere, è caduto singhiozzando sulla sua ala appena toccata. La metà sentendo una voce lontana del suo paese

Messaggero d'Italia egli è venuto a noi, piccoli uomini gialli -

Arturo Ferrarin

INDICE

Due lettere ed un telegramma	Pag.	5
Il mio volo Roma-Tokio - L'ignoto	"	9
Capannini Gino - motorista - classe 1899	"	13
Un primo incidente	"	14
Sul mare	"	17
Una buona giornata	"	19
Da Salonico a Smirne - Una pagina del diario di bordo	"	20
Ancora la guerra ?	"	22
Impressioni	"	26
L'ombra	"	27
Cartoline e fucilate	"	30
Una tappa storica	"	32
La pioggia	"	34
Il cimitero degli areoplani	"	36
Bender Abbas - Tscianbur	"	39
Tscianbur	"	40
Prigionieri	"	41
L'India	"	46
Delhi	"	54
Verso il Gange	"	60
Il mal di mare	"	66
Attraverso il Siam	"	68
Angoscia	"	70
Nel turbine	"	71
Cina	"	75
La celebrità	"	76
Una follia	"	79
Pei cieli, ubriaco di entusiasmo	"	81
Non posso più narrare...	"	82
Le ultime tappe — Relazione ufficiale	"	83

EDIZIONI	AVARIE	00
EDIZIONI	ALTERNATIVE	00
EDIZIONI	COMMERCIALI	
EDIZIONI	ATELICHE	00

EDIZIONI D'ARTE 00
EDIZIONI DI LUTTO 00
EDIZIONI COMMERCIALI
EDIZIONI AFFICHE 0

EDIZIONI A.R.P. 25.50
TORINO 0 MONTEBELLO
19117-